N° 264. — 6e Année
(Tous les Vendredis)

Dans ce numéro un hors-texte en couleurs: Le Cte de LA VAULX

2 Octobre 1903
40 centimes

GOUGOLTZ

Vainqueur de la Course de huit jours

LA VIE AU GRAND AIR

KODAK

KODAK ▲ KODAK ▲ KODAK ▲

"LE PHÉNIX"

EST TOUJOURS LE PHÉNIX

C'est-à-dire la **MEILLEURE** des **MACHINES PARLANTES**, Gramophones, Phonographes, etc.

ODÈLE 1904 PERFECTIONNÉ

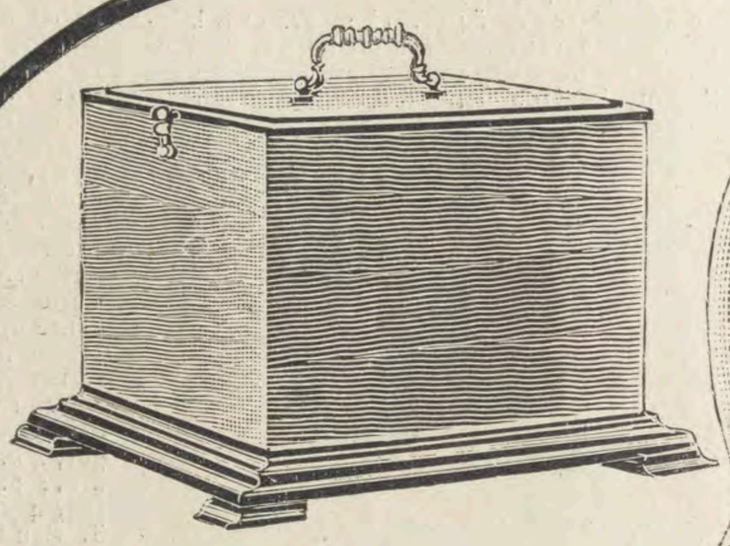
ni de tous les progrès
élisés dans ces
eniers temps.

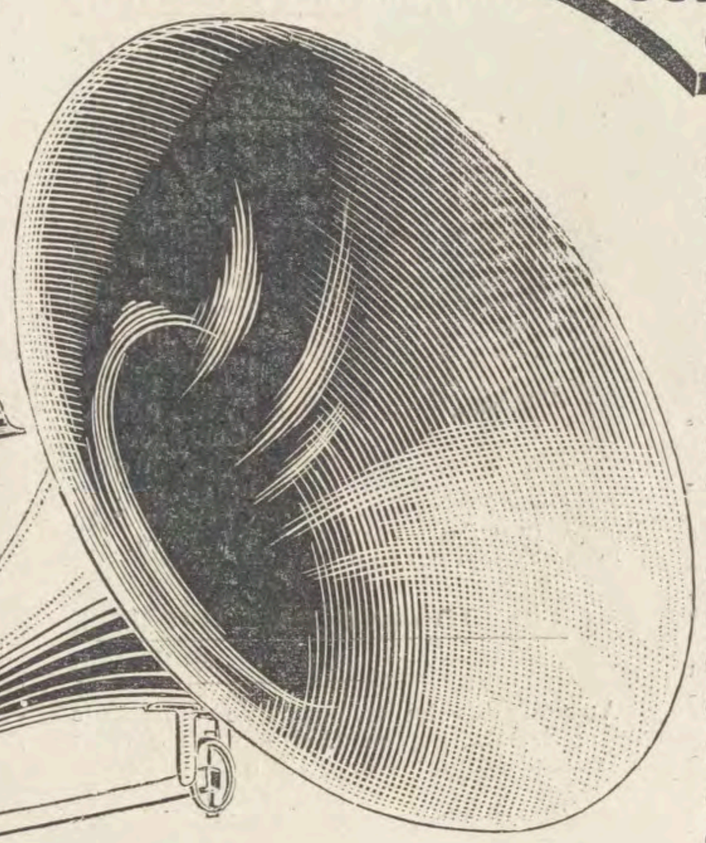
LA MERVEILLE DU MONDE

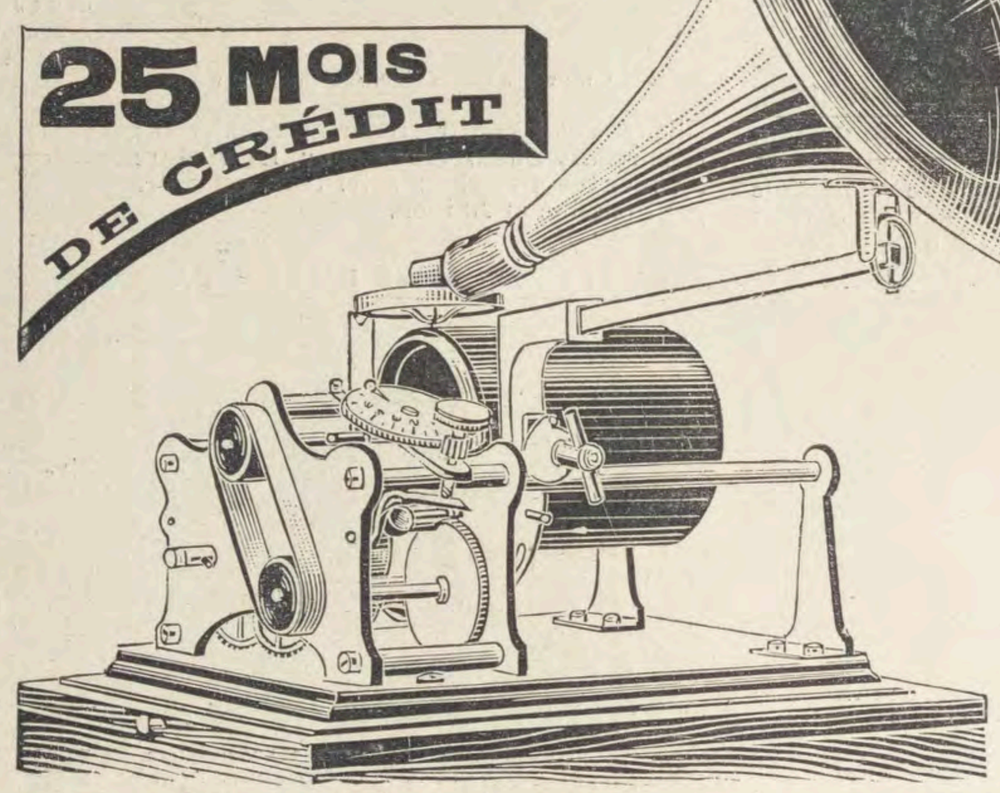
30 GROS CYLINDRES

Ni disques, ni aucun autre cylindre ne **donnent un résultat comparable** à celui des cylindres **"PHÉNIX".**

PHÉNIX est un appareil de
que de précision, son modèle
année perfectionné est le seul
resté parmi tant d'autres pré-
au public sous les noms les plus
et les aspects les plus différents.
illiers de machines vendues ont
donné des résultats supérieurs
se vendait alors.
année, le **PHÉNIX**, muni
niers perfectionnements, restera
ine parlante supérieure, car les
obtenus atteignent l'**IDÉAL.**
e **PHÉNIX** laisse visibles
ses parties mécaniques, tous les
nements solidement construits
itement finis. Se méfier des appa-
nt le mécanisme est dissimulé.







25 MOIS DE CRÉDIT

INGT-CINQ MOIS de Crédit

FRANCS PAR MOIS

in de prouver la
le perfection du
ENIX nous offrons
expédier à l'exa-
pour huit jours,
ur à nos frais.

s vendons en confiance
sue nous offrons un
de vingt-cinq mois.

5 Francs par MOIS

E PHÉNIX"

dié avec les accessoires suivants :

- os cylindres artistiques enregistrés
  es artistes celèbres. Valeur 90 fr.
- 2° **Un grand pavillon aluminium** d'une seule pièce avec un dispositif d'un modèle absolument nouveau.
- 3° **Un Diaphragme reproducteur.**
- 4° **Une instruction détaillée.**

Nos cylindres PHÉNIX enregistrés par des procédés absolument nouveaux laissent loin derrière eux tous les anciens produits d'inventions américaines dans l'audition desquels il était impossible de ne pas entendre les bruits métalliques qui détruisent l'illusion.

L'audition du **PHÉNIX** est parfaite, la voix humaine s'entend dans toute sa pureté et dans toute son intensité.

Seul le **PHÉNIX** conserve à la voix des artistes le ton naturel, leur diction la plus pure.

Il n'a plus rien de la voix de perroquet des anciens phonographes ni de la voix inintelligible et semblant sortir d'un tonneau résultant de l'emploi de l'aiguille avec les disques.

Les gros cylindres seront offerts aux souscripteurs du "PHÉNIX", à choisir dans le catalogue des 200 morceaux qui sera remis avec l'appareil, avec une **Réduction de 50 0/0, c'est-à-dire 1f50.**

Le ton naturel est absolu.

Le **PHÉNIX,** modèle 1904, dépasse en beauté, perfection et ravissement, tout ce que l'imagination la plus féconde peut enfanter ; c'est en un mot, la

MACHINE MAGIQUE

Sans débourser un centime **vous recevrez chez vous, franco de port et d'emballage,** *le* **PHÉNIX** *avec tous ses accessoires et* **30 gros cylindres.**

STE DES 30 GROS CYLINDRES

és par des **ARTISTES** célèbres et offerts en **PRIME GRATUITE** aux Souscripteurs du **"PHÉNIX"**

VALEUR RÉELLE : 90 Francs.

s qui faites l'endormie	M. Aumonier.	16. Tyrolienne	M. Brabant.
qu'à mes yeux	M. Valade.	17. Il faut voir la Lune	M. Mercadier.
tant d'amour	M. Weber.	18. La Closerie au Genêt	M. Brabant.
cation des Nonnes	M. Aumonier.	19. Etoile d'amour	—
hérédituire	M. Valade.	20. Viens Poupoule	M. Charlus.
Cloches de Corneville	M. Weber.	21. Solo de Cornet, avec Orchestre.	Artistes de la Garde Republicaine
œur et la Main	—	22. Solo de Flûte, —	
	—	23. Le Régiment en marche, Marche militaire.	—
es de Jeannette	Mlle Loyer.	24. Sous les drapeaux de la Victoire	—
de Mireille .. M. Valade et	Mlle Loyer.	25. Amoureuse, Valse	—
or	M. Aumonier.	26. Sur les flots bleus, Valse	—
Bœufs	—	27. Cette petite femme-là, Polka	—
se Margot	M. Weber.	28. Une soirée près du lac, Mazurka	—
s êtes si jolie	—	29. Orphée, Quadrille	—
amation	M. Delaunay.	30. Sonnerie de Trompe de chasse	—

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

N° 317

A Monsieur G. MALEVILLE, Éditeur à *Libourne.*

Veuillez m'expédier le nouveau Phonographe **"PHÉNIX" Modèle 1904 perfectionné,** *avec les accessoires et les 30 gros cylindres artistiques au prix de* **125 francs** *que je m'engage à vous régler par* **paiements mensuels** *de* **5 Francs** *jusqu'à complète liquidation.*

A ..... *le* ..... *190* .

Nom et prénoms .....

Profession .....

Domicile .....

Département .....

En gare de .....

Prière d'adresser ce Bulletin après l'avoir rempli à **M. G. MALEVILLE,** Éditeur, à **Libourne** (Gironde).

AUTOUR DES SPORTS

NOTRE HORS-TEXTE

Le comte H. de la Vaulx à qui nous consacrons cette semaine notre hors-texte, vient d'accomplir une performance peu banale, tentée par beaucoup mais rarement réussie. Parti, samedi dernier dans l'après-midi, du parc de St-Cloud à bord du ballon le "Djinn", accompagné du capitaine Voyer et du comte Hadelin d'Outremont, il atterrissait dimanche matin, à Hull (Angleterre). Déjà détenteur de plusieurs records aéronautiques, entre autres du record de la distance (Paris à Korostychew, Russie), le comte Henry de la Vaulx, vice-président de l'Aéro-Club, peut être placé au tout premier rang des adeptes de la locomotion aérienne. Nous devions donc à ce vaillant sportsman une place dans notre galerie des célébrités sportives. Voilà qui est fait.

L'ENTRAINEUR W. PRATT

W. Pratt, un des meilleurs sinon le meilleur de nos jockeys de plat, ne voulut point, lors de la venue en France des jockeys américains, adopter — comme nombre de ses collègues — la « monte américaine ». La monte anglaise si décriée aujourd'hui par certains ne l'empêcha nullement de triompher dans la plupart des grandes et classiques épreuves de Longchamp et Chantilly. Willy ne peut plus monter aujourd'hui que les

L'entraineur W. Pratt surveillant le galop de ses chevaux sur la piste du chateau, a Chantilly

gros poids; aussi, bien qu'il lui serait possible de vivre tranquillement de ses rentes, il ne veut point quitter le turf, il vient de prendre quelques chevaux à l'entraînement et, cette dernière semaine à Maisons-Laffitte, il a remporté sa première victoire avec Marengo que montait son jeune frère O. Pratt. Ce n'est, espérons-le, point la dernière victoire que remportera l'entraîneur W. Pratt.

LE CHAMPIONNAT DE VITESSE AU CLUB SPORTIF DE LA MERCERIE

Le Club Sportif de la Mercerie, une de nos plus vaillantes sociétés corporatives, a fait disputer dimanche avec succès son championnat de vitesse au Vélodrome du Parc des Princes.

Georges Lutz
Champion de vitesse du Club Sportif de la Mercerie.

Les séries ont été successivement gagnées par Chassan, Rossignol, G. Lutz et Ynden. Le repêchage est revenu à Jacquet et les demi-finales à E. Lutz et G. Lutz.

Enfin la finale a été gagnée par une longueur par G. Lutz devant Chassan, E. Lutz et Richard, dans l'ordre.

Le départ de la finale du championnat de vitesse du Club Sportif de la Mercerie

LA MOTOCYCLETTE AUX GRANDES MANŒUVRES BELGES

Après la Guerre en Dentelles, de galante et lointaine mémoire, voici à présent la Guerre à motocyclette.

Les motocyclistes ont, paraît-il, rendu de signalés services au cours des manœuvres belges. Nul doute qu'un corps de motocyclistes, parfaitement constitué, de longue

Un motocycliste militaire de l'armée belge.

date entraîné à la conduite et à la manœuvre de ces engins, ne soit à même de se rendre très utile, sinon indispensable, au cours d'opérations stratégiques.

LE HANDICAP DU STADE VERSAILLAIS

Bardon, 1er et Charpentier, 2e du handicap du Stade Versaillais

Dimanche dernier, le Stade Versaillais a fait courir sur le parcours de Versailles-Neauphe et retour (35 kil.) son handicap annuel. Bardon s'est adjugé la première place en 1 h. 7 m. 36 s. devant Charpentier, 2e, à deux longueurs, et Cheneau 3e, en 1 h. 12 m.

LE CLUB DE LA PÉDALE OUVRIÈRE A LA MUNICIPALE

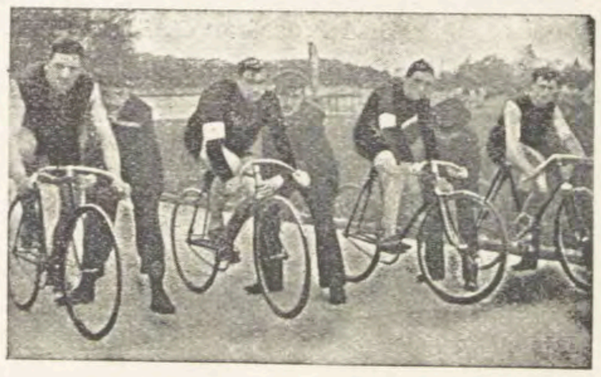
Au cours des championnats de vélocipédie de la F. S. A. F., courus dimanche dernier à la Piste Municipale, le Club de la Pédale

Le départ de la finale de la course de vitesse du Club de la Pédale Ouvrière

Ouvrière a fait disputer sur 1000 mètres une course de vitesse qui a été gagnée par Lohner devant Rollot, Sétaul et Alleuet dans l'ordre.

LE GRAND PRIX DE BORDEAUX

Au programme de la réunion de courses organisée dimanche au Vélodrome du Parc à Bordeaux, figurait le Grand Prix Amateurs à disputer sur 1.000 mètres, doté, entre autres prix, d'une grande médaille d'or offerte par la municipalité.



Le départ de la finale du Grand Prix de Bordeaux

La victoire est revenue à Herbert, du S. A. B., qui a gagné dans un fort beau style.

LE MATCH PRÉVOT-THOMAS-MILLOT

Le match sur une heure entre ces trois excellents pédestrians s'est disputé, dimanche dernier, au vélodrome Buffalo, au cours de la dernière journée des huit jours.

Le match Prévot-Thomas-Millot

Prévôt a gagné facilement, battant Thomas de trois tours de piste. Millot a fini troisième à un demi-tour de Thomas.

Prévôt a mené avec Thomas les cinq premiers kilomètres, puis il a faussé compagnie à son adversaire, et, marchant superbement, a gagné de 750 mètres, couvrant 17 kil. 140 m. dans l'heure; les 10 kilomètres en 34 m. 15 s. 2/5 et 8 kilomètres 875 m. dans la demi-heure. Décidément on ne s'explique guère la défaite de Prévôt, le 20 août, que par une erreur de pointage.

LE PRIX NAUDY

Le Prix Naudy consiste en un handicap de 32 kilomètres que l'Union Vélocipédique de

Le départ du Prix Naudy, a Champigny

Clichy a fait courir dimanche dernier sur le parcours Champigny-Lagny. La victoire est revenue à Laubert suivi dans cet ordre par Fontaine et Jolidon.

LA FÊTE SPORTIVE DE LA PÉDALE SAINT-MARTIN

A l'occasion du retour de la classe, la Pédale Saint-Martin avait organisé, dimanche dernier, une fête sportive qui obtint le plus vif succès. Au cours de cette fête, s'est disputée, sur le parcours Champigny-Coubert et retour, 50 kilomètres, une course qui fut gagnée par Poujol, en 1 h. 41 m. 40 s. Faivre s'est classé second en 1 h. 46 m. 35 s. et Corneille troisième en 1 h. 48 m. 30 s.

Poujol, 1er; Faivre, 2e et Corneille, 3e de la Course Champigny-Coubert et retour

Le dêpart de la Course Champigny-Coubert et retour

LE GRAND PRIX DE LA RÉGION PARISIENNE

La Fédération Cycliste des Amateurs français organisait, dimanche dernier, sur un circuit de 150 kilomètres, une de ses principales épreuves de l'année, le Grand Prix de la Région Parisienne.

Le départ et l'arrivée de cette épreuve étaient fixés à la grille de l'Orangerie, à Versailles.

Cette course, qui a été en tous points réussie, a été gagnée par le Lyonnais Bertholat, du Cycle Villeurbannais, après avoi

Les quatre premiers du Grand Prix de la Région Parisienne

couvert la distance en 5 h. 44 m. 30 s. Derrière lui, Paris, Gacon et Page se sont classés dans cet ordre.

LE CHAMPIONNAT DE 100 KILOMÈTRES DU VÉLO-CLUB D'ALFORT

Sur le parcours Champigny-Réau et retour, le Vélo-Club d'Alfort a fait courir, dimanche dernier, son championnat de 100 kilomètres sans entraîneurs. Cette intéressante épreuve a donné les résultats suivants :

Useldinger, 1er et Bellen, 2e du Championnat de 100 kilomètres du Velo-Club d'Alfort

1. Useldinger, 4 h. 11 m. 4 s.; 2. Bellen, 4 h. 30; 3. Baudry, 5 h. 2 m. 30 s.; 4. Collet, deux longueurs; 5. Ohmann, N.P.; Lenain, Marmonier et Blanchard. Officiels au départ et à l'arrivée : MM. Bauer père, Chion

Le départ du Championnat de 100 kilomètres du Vélo-Club d'Alfort

Duchesne, président de la Commissio d'amateurisme de l'Union Vélocipédique d France; à Réau : MM. Raoul et Camill Bauer.

LE CHAMPIONNAT DE VITESSE D L'UNION CYCLISTE DU XVe ARRON DISSEMEN

L'Union Cycliste du XVe arrondissemer a fait disputer, dimanche dernier, à la Pist Municipale du Bois de Vincennes, son cham pionnat de vitesse. Laquet s'est classé pre mier dans cette épreuve, devant Roccarie e Pointet dans l'ordre. La course de l'heur sans entraîneurs, disputée au cours de l réunion, a été gagnée par Charpentier ave 33 kilomètres, qui devient ainsi champio de fond.

Laquet
Champion de vitesse de l'Union Cycliste du XVe arrondissement.

Charpentier
Champion de fond d l'Union Cycliste d XVe arrondissement.

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 16 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

2 Octobre 1903. — N° 264
Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

LA MARCHE DU TOUR DE PARIS. — LE DÉPART. — 1000 PARTANTS

Jamais aucune épreuve de marche ou de course n'a réuni un nombre de partants aussi considérable que la marche du Tour de Paris organisée par notre confrère le Monde Sportif. *Au départ, plus de 1000 marcheurs et professionnels quittent la Grande-Roue en un peloton interminable, pour accomplir les 36 kilomètres que comporte le tour de la Capitale en suivant toujours les fortifications. Cette superbe photographie donnera à nos lecteurs une idée de ce que fut cette épreuve gigantesque qui passionna le public parisien.*

(Voir l'article page 720 et suiv.)

ENTRE NOUS

Notre grand Concours de 1904

Ne manquez pas de mettre soigneusement de côté la Vie au Grand Air, *afin de pouvoir découper les « bons » pour prendre part, en 1904, à notre grand Concours,* **doté de 20.000 francs de prix,** *dont*

UNE VOITURE AUTOMOBILE

Rappelons que l'on pourra envoyer autant de solutions qu'on aura de séries de **10 bons.** *Le lecteur qui aura gardé les* **40 bons** *aura donc* **quatre** *fois plus de chances que celui qui n'aura que 10 bons.*

La Galerie des Célébrités sportives

Notre *Galerie des Célébrités Sportives* remporte un prodigieux succès. Nous avons publié déjà neuf hors-texte, représentant : Garin, Jenatzy, M. Edmond Blanc, Santos-Dumont, le lieutenant Bausil, Ellegaard, Gabriel, Major Taylor, Lucien Robert et nous continuons aujourd'hui par le comte de la Vaulx.

Nous engageons nos lecteurs qui n'auraient pas les numéros précédents à nous les demander au plus tôt, afin d'avoir complète cette admirable collection, quand le moment sera venu de la réunir dans l'album que nous ferons spécialement établir pour contenir nos 50 hors-texte.

Aux Photographes

Amateurs et Professionnels

Nous rappelons aux innombrables photographes qui lisent la Vie au Grand Air *que nous recevons avec reconnaissance toutes les photographies qui nous sont adressées sur des sujets sportifs.*

Nous ne pouvons naturellement nous engager à publier tout ce qui nous est adressé, mais nous répondons avec la plus grande ponctualité aux envois qui nous sont faits.

CONDITIONS DE PAIEMENT

A moins de conventions spéciales, les documents sont payés apres insertion et sur le prix de 20 francs la page. C'est-à-dire que, sans nous inquiéter du format de la photographie envoyée par le lecteur, nous lui paierons **20 francs** *si nous avons fait une page avec sa photo,* **10 francs** *si nous ne l'avons utilisée que pour une 1/2 page et* **5 francs** *pour un 1/4 de page; le prix de 5 francs sera le prix minimum, sauf pour les photographies insérées dans la rubrique « Autour des Sports », qui ne seront payées que 2 fr. 50.*

Les photographes sont priés de nous envoyer de préférence les clichés en les accompagnant de légendes très explicatives

Naturellement, les 13 × 18 sont préférables aux 9 × 12, mais de bons 9 × 12 et même d'excellents 6 1/2 × 9 seront les bienvenus.

Les documents utilisés seuls sont payés, et la direction du journal ne peut, on le comprendra, s'engager à utiliser toutes les communications qui lui sont faites.

CONDITIONS D'ENVOI

Tout document ayant un caractère d'actualité doit être expédié dans les plus brefs délais, c'est-à-dire le jour même, ou, au plus tard, le lendemain du fait auquel il se rapporte. Quand les manifestations sportives ont lieu le dimanche, il est absolument nécessaire que nous ayons les épreuves ou les clichés le dimanche soir — la rédaction de la Vie au Grand Air *passe toute la nuit du dimanche au lundi à travailler — ou en tout cas le lundi matin avant onze heures au plus tard.*

Le dernier délai est donc le lundi, onze heures, pour les photographies devant passer dans le numéro du jeudi suivant

LES ÉDITEURS.

Groupe des élèves de la Salle Robert, un soir de grand entraînement en vue du Championnat.

POIDS ET HALTÈRES

Le Championnat du Monde de Force

Le Championnat du Monde de Force, qu'organise notre confrère l'Auto, *ramène aujourd'hui l'attention sur le monde des haltérophiles, amateurs et professionnels, passés et présents, qui, il faut le reconnaître, opèrent plutôt dans l'intimité des cercles privés et ne font pas beaucoup parler d'eux. Les manieurs de poids ne défraient pas souvent l'actualité sportive. Seule une circonstance exceptionnelle comme le Championnat du Monde les sort de l'oubli où ils sont plongés.*

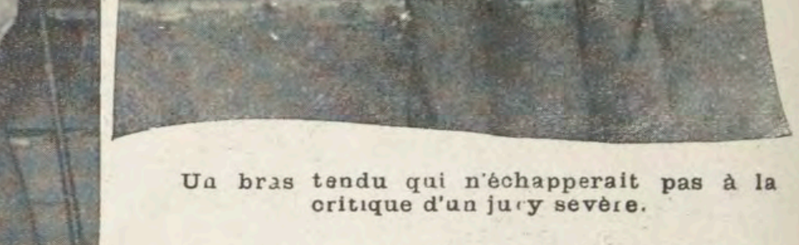
LE monde des athlètes n'est pas absolument ignoré des lecteurs de la *Vie au Grand Air.* Ici même nous avons publié quantité d'anecdotes et de documents photographiques qui ont en quelque sorte constitué l'histoire des vieux de la vieille dont les prouesses athlétiques, assez généralement inconnues du grand public, ont laissé un souvenir très vivant dans ce monde spécial de faiseurs de poids.

C'est que les temps ont singulièrement changé depuis l'époque où Raulin « sans dents », Joiguent, Pâris, les frères Barrois, après avoir obtenu un « condé » (1) de la préfecture, opéraient en pleine rue, place Walhubert, ou, en face de l'Institut.

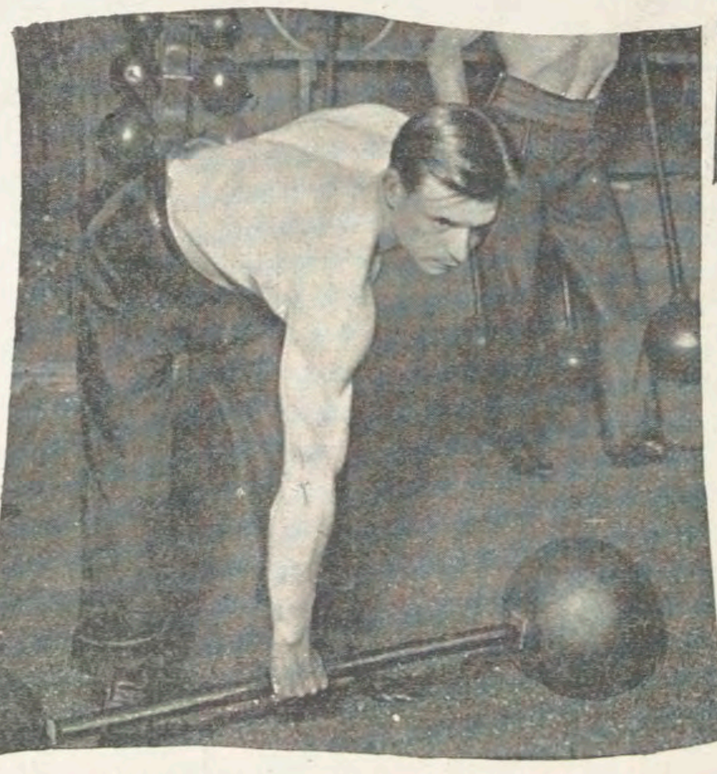
C'était l'époque où les journaux de sports ne véhiculaient pas à travers le monde entier le récit illustré ou non des prouesses des athlètes, pour la raison bien simple que ces journaux n'existaient pas.

S'il ne pouvait traiter d'égal à égal avec les directeurs des music-halls de l'époque, et prétendre à des cachets somptuaires, l'hercule trouvait encore dans l'honorable société qui l'entourait une rémunération appréciable de ses petits talents.

La clientèle du « Bal des Vaches » était assez généreuse, à ce point de vue là.

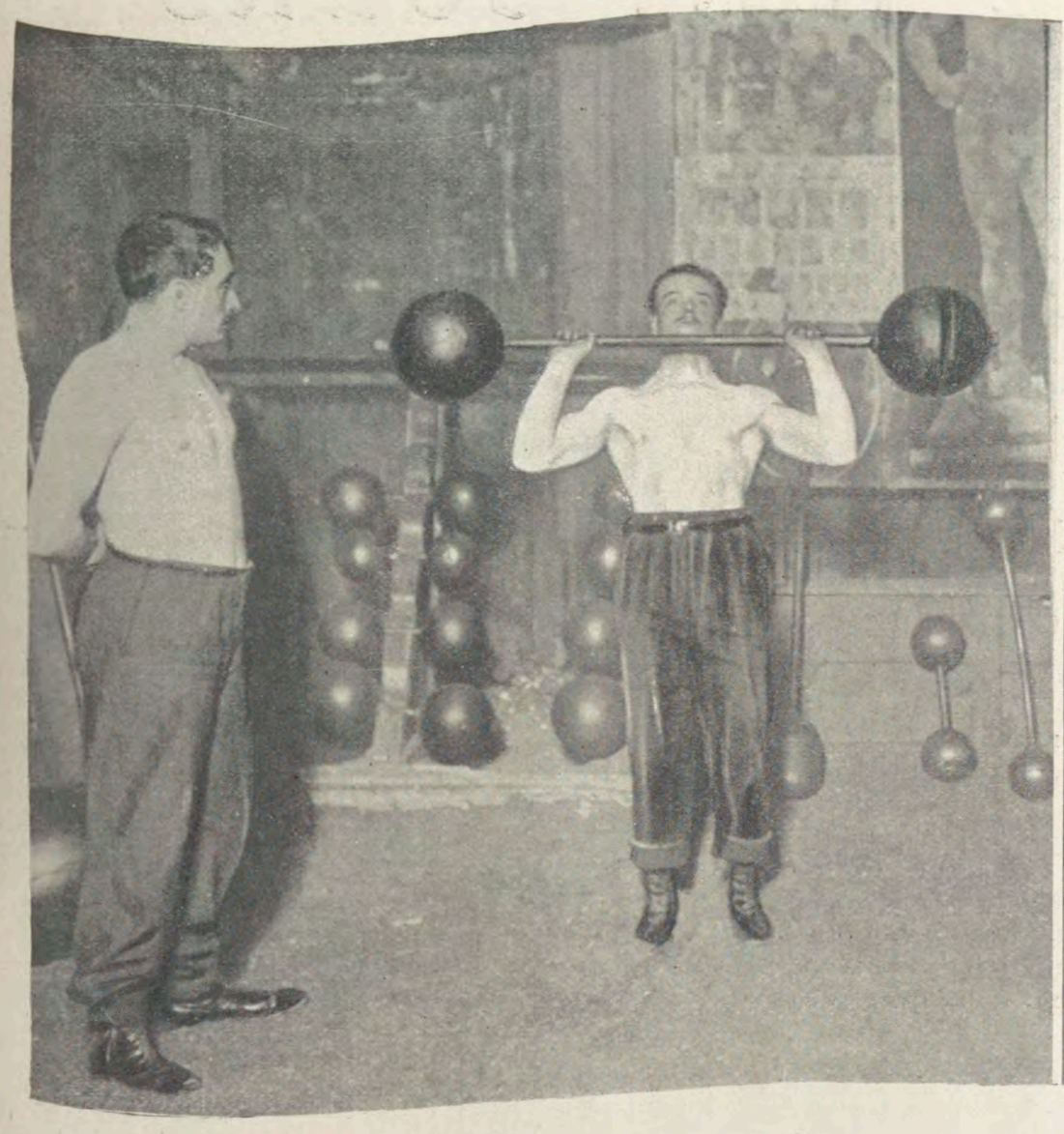


Un bras tendu qui n'échapperait pas à la critique d'un jury sevère.

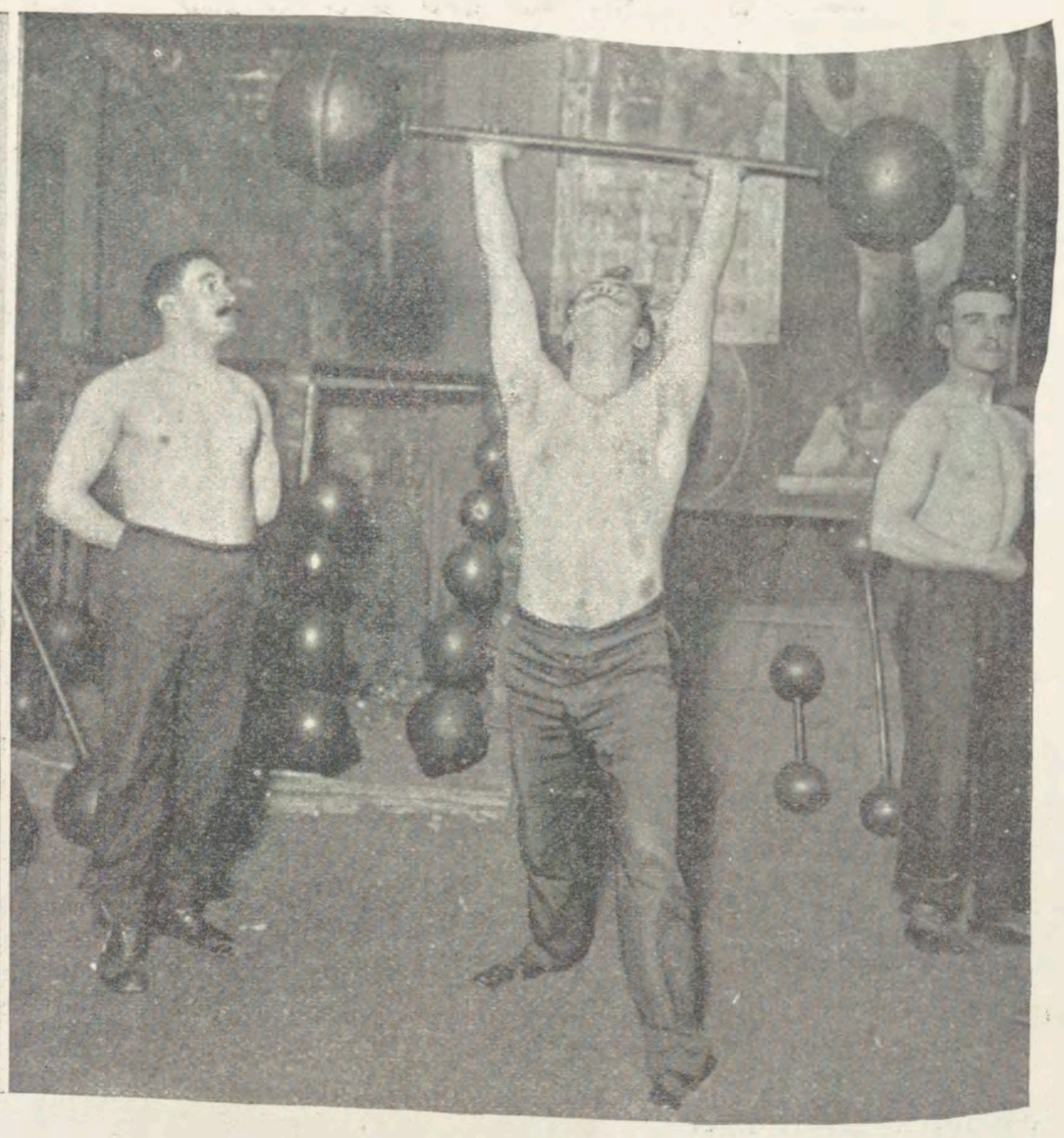


A dix heures du soir, au gymnase Pons.
Un dernier arraché en barre avant un repos bien gagné.

(1) *Permission,* en argot.



Le deuxieme temps du développé en barre chez Pous, sur le coup de onze heures du soir, après une journée de dix heures à l'atelier.



Un concurrent qui s'entraîne consciencieusement de 9 heures du matin jusqu'à l'heure où le bon bourgeois repose.

Aujourd'hui, il n'y a plus rien à faire sur la place publique. Les femmes athlètes ont gâché le métier.

L'époque actuelle, en revanche, marquera le triomphe de ce qu'on appelle le « numéro ». Monter un « numéro à succès » pour les music-halls est le rêve de tout homme qui vit du travail athlétique de ses muscles.

Malheureusement — et tout en faisant ici exception pour des hommes qui ont une très réelle valeur — que d'athlètes de second et même de troisième ordre n'a-t-on pas présentés comme des sujets extraordinaires!

Ce maquillage éhonté de la vérité, la grande majorité du public le prend froidement pour de l'argent comptant.

C'est tout naturel; on cultive son ignorance; il y a si peu de gens qui savent ce que c'est au juste que la force humaine et ce qu'on peut en attendre.

On voit des réputations universelles, on peut le dire, escorter les « Sandow » et les « Strongfort » et ce sont pourtant des hommes très ordinaires.

S'il leur prenait la fantaisie, par exemple, de s'aligner dans le Championnat qui va avoir lieu ces jours-ci, ce serait pour eux la débâcle.

L'académie d'un athlète, le détail de son régime musculaire, quand il se détache bien en relief et souligne de lui-même les moindres détails de son développement, est chose très belle au point de vue purement artistique.

Mais ce n'est pas tout; il faut que le muscle réponde à sa définition et au rôle qu'il doit jouer dans l'anatomie d'un athlète, qu'il soit puissant.

L'athlète de lignes impeccables, de réelle valeur musculaire, faisant ce qu'on appelle fort et beau, est chose extrêmement rare.

La belle jeunesse d'il y a vingt ans environ se souvient d'un homme dont on parle bien peu aujourd'hui, mais qui fut le type parfait de l'« athlète complet » dans toute l'acception artistique et puissante de ces mots. Je veux faire allusion à Alphonse Grasse.

Celui-là, ce fut un grand artiste. Jamais personne ne l'a dépassé, ni même égalé comme impeccabilité, ni comme élégance de travail.

C'était admirable de voir l'aisance avec laquelle il travaillait les engins. Et ce n'etait point seulement pour une adresse inouïe qu'il méritait d'être hors de pair, mais aussi pour sa puissance musculaire qui lui permit d'accomplir des performances que bien peu d'hommes ont égalées ou à peine dépassées.

Je crois que Alphonse Grasse, Apollon et Bonnes sont les hommes les plus forts que nous ayons eus en France.

Le Championnat du Monde de l'*Auto* nous réserve-t-il des surprises? Peut-être oui, peut-être non. A vrai dire, on n'en sait rien du tout. Dans le clan des amateurs, on ne voit pas bien qui pourrait battre Maspoli. Lui-même, si pour une circonstance quelconque il n'est pas bien disposé, peut rester en dessous de ses records.

La finale d'un deux-temps en barre par Lalande, un des favoris du Championnat.

Paul Péchaud, qui fut une des étoiles du concours de chez Molier, il y a deux ans, ne peut pas prendre part au concours. Lalande doit très bien se classer s'il se met en ligne. Pernet, un élève de Robert, qui va très bien, est dans le même cas.

Du côté des professionnels, le gros mouvement de curiosité se portera sur Eliseïeff, un Cosaque dont les qualités athlétiques sont tenues en haute estime au Cercle Athlétique de Saint-Pétersbourg, que dirige le comte de Ribaupierre, sportsman accompli, dont nous avons eu maintes fois l'occasion de louer l'heureuse initiative.

Eliseïeff est inconnu en France. Il y arrive, précédé d'une énorme réputation. Plusieurs athlètes français lui virent faire, au concours de Milan, des performances stupefiantes. Malheureusement, la manière de travailler des athlètes étrangers ne ressemble pas à la nôtre. Ce qui est admis chez eux, pour l'accomplissement de certains exercices, ne l'est pas chez nous. Le système tout naturel et très juste des notes « assez bien », « bien » et « très bien » peut ne pas lui être favorable.

Pénétrant l'intimité des clubs privés, nous avons pu assister au travail d'entraînement de beaucoup de concurrents amateurs.

On voit, d'après les instantanés que nous reproduisons, qu'on ne chôme pas au Club Athlétique Montmartrois. La belle jeunesse qui le compose travaille sous la direction de Robert, un contemporain d'Alphonse Grasse, dans la salle qu'il a fondée, 87, rue des Poissonniers.

C'est peut-être l'endroit de Paris où l'on trouve le matériel le plus complet.

(A suivre.) FIORAVANTI.

LA COURSE DE HUIT JOURS

Gougoltz, gagnant de la Course de Huit jours au Velodrome Buffalo avec 2065 kilom. 752 m.

La Course de Huit jours s'est terminée dimanche dernier par la victoire de Gougoltz après des péripéties de température qui ont pu faire craindre de la voir compromise, mais qui heureusement ont fini par se résoudre à la satisfaction générale.

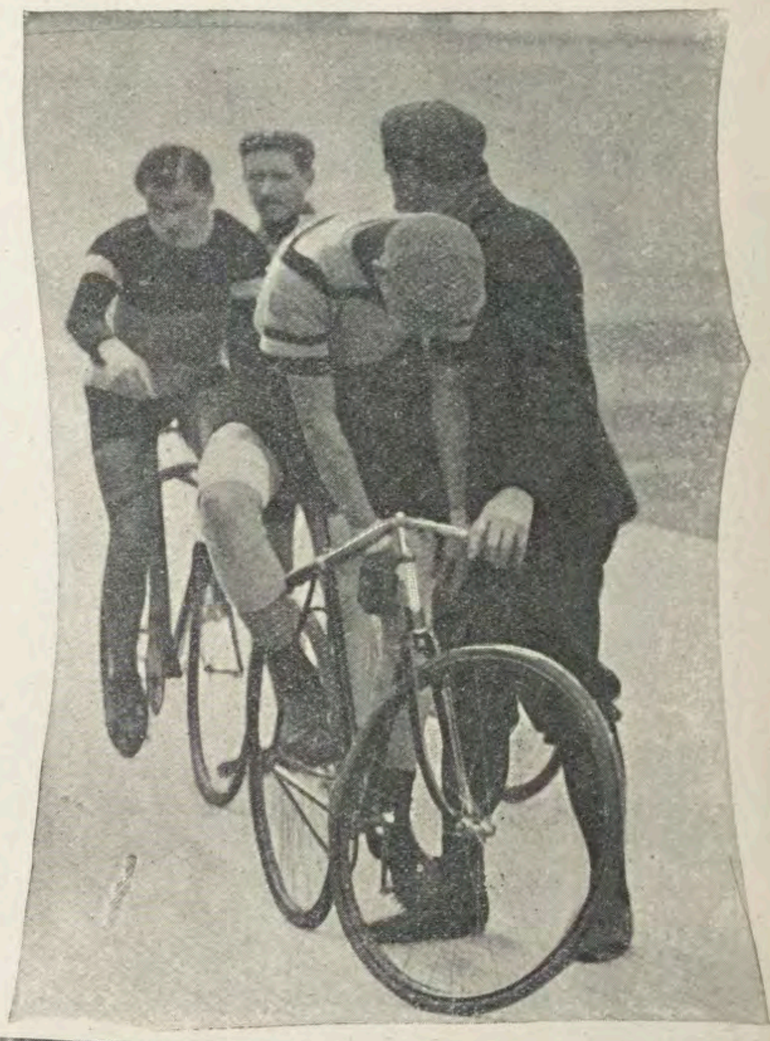
✣ ✣ ✣

Au début, tout semblait lui sourire. La pluie, si obsédante auparavant, qu'elle avait fait du dernier été une des saisons les plus mauvaises qu'on ait vues depuis de longues années, avait fait enfin trêve ; le barometre, par sa hauteur inaccoutumée, était plein de rassurantes promesses. On pouvait donc espérer voir une fois de plus un automne sec succéder à un été pluvieux. Aussi c'est sur ces précédents que s'était sans doute appuyee la Direction du Velodrome Buffalo pour choisir pour une épreuve de si longue haleine une époque où elle avait des chances de rencontrer moins d'excès dans la température, aussi bien sous forme de pluie que de chaleur. Elle ne s'est pas trompée dans ses prévisions, et finalement le succès a récompensé une entreprise audacieuse comme sport, fort onéreuse comme charges pécuniaires, et qu'un mauvais temps trop accentué eût pu transformer en déroute pour le public et en désastre pour elle. Il faut donc se réjouir à tous égards de cet heureux résultat.

On eut, il est vrai, une sérieuse alerte, car après deux jours de beau temps, la pluie revint et força de supprimer la troisième journée; heureusement elle cessa et l'épreuve put reprendre son cours sans nouvelle interruption. La course s'est donc ainsi trouvée réduite à sept jours au lieu de huit, comportant 56 heures de course au lieu de 64.

Un des principaux attraits de la course résidait dans la rencontre de deux categories de concurrents bien distinctes, les coureurs de piste et les coureurs de route, représentées chacune par quelques-uns de leurs meilleurs spécialistes. Parmi les onze concurrents on distinguait surtout, d'un côté, Gougoltz, Petit-Breton, Kimble, Jue, Darragon et Barraquin, et de l'autre côté, Aucouturier, Georget, Jaeck Pothier et Jean Fischer. Un véritable contraste, ainsi qu'on peut s'en rendre compte. Il était donc bien curieux de voir ce que feraient réciproquement des adversaires si différents dans une épreuve qui procédait de la piste par son cadre et ses conditions d'organisation, et de la route par sa longueur et sa durée.

Commençons par remarquer que la



Petit-Breton, second de la Course de Huit jours, ayant couvert 2063 kilomètres 700 m,

Coureurs et Entraîneurs.
Pendant que les uns tournent, les autres se reposent.

Une machine! Mon royaume pour une machine! !
S'écrie — ou à peu près — Fischer, qu'une crevaison de pneumatique vient de désemparer.

victoire est revenue aux coureurs de piste, puisque sur les sept classés ils ont pris cinq places, dont les deux premières. Voici en effet le résultat final du classement général.

1	Gougoltz....	2.065 k. 752
2	Petit-Breton.	2.063 k. 700
3	Georget.....	2.056 k. 194
4	Pothier.....	1.991 k. 400
5	Jean Fischer	1.924 k. 300
6	Kimble.....	1.804 k. 600
7	Darragon...	1.567 k. 800

Aucouturier, Jue, Jaeck et Barraquin n'ont pas achevé le parcours.

La course ayant duré 56 heures, la vitesse moyenne a été de 36 kil. 888 m. à l'heure, soit 4 kilom. 288 m. de plus que la vitesse obtenue par Huret, vainqueur de la Course de Huit jours du Vélodrome des Arts Libéraux, en mars 1894.

Ce résultat, pourtant fort beau, aurait été certainement depassé de beaucoup si Gougoltz avait été inquiété et forcé de s'employer davantage pour conserver la première place.

En résumé, la Course de Huit jours aura donné un résultat très régulier au point de vue du classement des concurrents, qui sont bien arrivés dans leur ordre de valeur réciproque. Il est bien évident que Gougoltz était le meilleur d'entre eux. Dès le premier jour il a donné cette impression qui n'a fait que s'affirmer de plus en plus. C'est vraiment un coureur merveilleux d'endurance et de courage. Après lui, Petit-Breton, victime le

premier jour d'événements malencontreux, s'est retrouvé dès la seconde épreuve, et, dépassant ses adversaires, a fini par conquérir la place qui lui convenait. Il a même, chaque fois qu'il s'est trouvé avec Gougoltz à la lutte finale, montré sa supériorité en vitesse sur son rival.

Aucouturier et Georget ont pu paraître dangereux au début de la course. Le premier nommé a même été, par suite d'incidents divers, en tête du classement général à la fin du deuxième jour, et Georget semblait ne pouvoir être lâché par ses concurrents. Tout cela n'était qu'une illusion et les choses ne tardèrent pas à être remises à leur place normale. Aucouturier, habitué au rude labeur de la route et non au travail rapide de la piste, a fini par être tué par la vitesse excessive du train, il s'est complètement effondré, et a même fini par disparaître complètement de la lutte, tandis que Georget, moins fort mais plus souple, a pu mieux résister à la rapidité de l'allure générale, mais il a dû finir par céder lui-même devant des concurrents doués de qualités de vitesse supérieures. Pothier a fait une très belle course, vu son jeune âge, car il n'a que

Le directeur de Buffalo fait de justes observations à un entraîneur qui vient d'être cause de la chute d'Aucouturier.

C'est à une main féminine qu'est confié le soin de préparer les breuvages de Fischer... et ce n'est pas une sinécure!

19 ans. Il a été très brillant, surtout à la fin, ce qui fait bien augurer de son avenir. Kimble n'a pas été un instant dangereux. Le coureur américain est un concurrent de vitesse pure et non de train soutenu. Il l'a encore prouvé dans une prime d'un tour de piste où, quoique très fatigué, il a réglé magistralement tous ses adversaires.

Cette course aura eu, entre autres avantages, celui de démontrer d'une manière évidente quelle était la limite de la vitesse qu'on pouvait demander à chaque concurrent. En effet, toutes les fois que par suite des circonstances de la course un effort exceptionnel a été demandé aux concurrents, on a pu voir de quelle manière chacun y répondait, et le résultat a été d'une régularité telle, qu'à chaque fois les choses se sont passées et terminées de la même manière, avec de très rares variantes dues à une disposition différente momentanée.

C'est ainsi qu'on a pu constater que Pothier et Jean Fischer, par exemple, supportaient très bien un certain train, mais qu'ils étaient lâchés quand l'allure s'accentuait trop, tandis qu'Aucouturier et Georget pouvaient la maintenir. A un échelon supérieur, c'était au tour d'Aucouturier à faiblir, si la vitesse augmentait encore, Georget cédait à son tour. Seuls Gougoltz et Petit-Breton semblaient soutenir tous les trains que pouvaient leur mener leurs entraîneurs les plus rapides.

Cependant, aux deux fois qu'il se produisit entre eux une lutte intense, Gougoltz eut raison de son adversaire, une fois en le lâchant au train, et l'autre fois en finissant par lui rattraper un demi-tour de piste après une poursuite acharnée. La limite se trouvait donc encore atteinte par Petit-Breton. Il ne reste donc que Gougoltz dont on n'ait pas connu l'extrême réserve de ressources, puisqu'il ne fut jamais forcé d'y avoir recours.

Tous ces écarts sont la preuve la plus évidente des différences de classe qui existaient entre les concurrents.

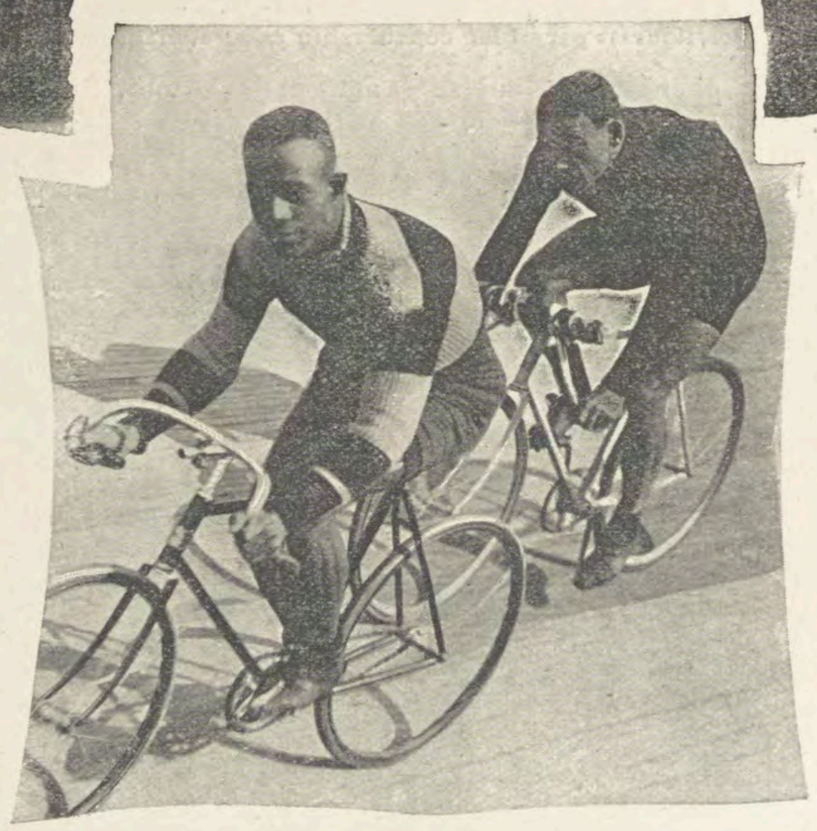
En enlevant la première place dans cette course de huit jours, Gougoltz, jusqu'ici considéré comme un excellent coureur de vitesse, et un moment roi du handicap, constitue une véritable révélation. Rien avant l'épreuve ne faisait prévoir une victoire aussi facile, car, opposé à un lot de concurrents qui à maintes reprises avaient fait leur preuve sur de longues distances, Gougoltz ne semblait pas être pour eux un adversaire dangereux. Et cette prévision avait en sa faveur la course que fournit le vainqueur de dimanche dans les huit jours de Madison-Square l'an dernier. On se souvient, en effet, que Gougoltz, après un beau début, fut forcé de baisser pavillon devant les spécialistes des longs tournoiements.

Mayer explique à Jenkins quelle tactique il doit employer pour faire gagner un tour à Gougoltz.

En résumé, il faut féliciter la Direction du Vélodrome Buffalo de nous avoir donné le spectacle d'une épreuve contrastant beaucoup avec tous les autres programmes des courses cyclistes précédentes. Toutefois, si une nouvelle expérience similaire est tentée à l'avenir, on fera bien de chercher à en corser l'intérêt par des moyens divers, car la dernière course a produit maintes fois de longues périodes de monotonie qui pourraient finir par fatiguer l'attention du public. Cette idée fut, d'ailleurs, employée le dernier jour avec un plein succès.

L'expérience qui vient de se terminer si heureusement restera donc comme un précédent précieux et plein d'enseignements utiles pour l'avenir.

ERNEST MOUSSET.



Les deux Américains.

Hedspath, entraînant Kimble qui n'a d'ailleurs fait que triste figure dans cette épreuve.

Les concurrents des "Reliability Trials" rangés devant le Grand-Hôtel, à Eastbourne.

Les 1000 milles ou "Reliability Trials"

Chaque peuple reflète volontiers son tempérament dans la moindre manifestation de sa vie active.

Aussi l'Angleterre revit-elle toute entière dans cette épreuve utilitaire des 1000 milles ou "Reliability Trials".

✣ ✣ ✣

D'ABORD le classicisme de l'épreuve qui vient de se dérouler pour la quatrième année. Quatre ans dans un sport aussi jeune que l'automobile, en Angleterre surtout, c'est énorme. Ensuite le côté pratique, et presque exclusivement pratique, de ce pays où naquit pourtant le sport. Les 1000 milles ou Reliability Trials sont une épreuve destinée à placer les véhicules le plus près possible de la realité et de ses besoins de chaque jour. On reconnait le pays où naquit la philosophie expérimentale de l'école écossaise et de Stuart Mill. L'expérience, le testimonial doit porter sur les nécessités qui se reproduisent chaque jour, tout comme la philosophie étudie uniquement les phénomènes qui se succedent chaque jour dans l'esprit humain. Chaque épreuve est toujours un peu une déduction philosophique mais chacun comprend la philosophie à sa maniere. Que veut dire d'abord ce mot étrange Reliability? Lui aussi est déjà bien caractéristique de la race qui l'emploie. La Reliability, dont il est impossible de trouver l'équivalent, le synonyme exact en français, et ceci est déjà une preuve de l'originalité toute anglaise du terme, la Reliability, c'est l'ensemble des qualités que possède un objet, de façon que vous ayez confiance et que vous puissiez l'acheter les yeux fermés.

Nous possédons le terme pour les personnes; on dit de quelqu'un: c'est une personne de confiance, c'est une personne sûre. Transportez la qualité aux objets et vous aurez la Reliability.

Que demandez-vous, en effet, à un véhicule automobile? De pouvoir lui confier votre vie et celle des autres, votre temps et vos affaires à réaliser ou vos plaisirs à satisfaire. Solidité, bonne direction, absence d'accidents, absence de pannes, c'en sont les corollaires nécessaires. Voilà ce que les Anglais appellent la Reliability et, comme on le voit, jamais épreuve ne fut conçue sous un angle plus pratique. Lorsqu'on achète une voiture, on cherche, en général, à s'entourer de l'avis de tous ceux qui s'y connaissent, ou du moins que l'on croit s'y connaître On est à l'affût du bon tuyau.

Organiser l'épreuve au tuyau, si j'ose risquer cette métaphore, voilà le but des Reliability Trials dont l'idée première, ainsi que l'organisation première, reviennent à l'ex-secrétaire de l'Automobile-Club de Grande-Bretagne, M. Claude Johnson.

Miss Dorothée Lewit, qui conduisit à la victoire le "Napier", dans la coupe Gaston Menier à Deauville, figurait parmi les concurrents des "Reliability Trials".

L'épreuve consiste donc à mettre aux prises les véhicules non en vitesse ou en consommation, c'est ici l'analyse des éléments d'une qualité à laquelle il faut garder son caractère général, mais simplement avec la réalité, en leur donnant de bons ou de mauvais points chaque fois qu'ils satisfont à un de nos plaisirs ou qu'ils nous causent quelque peine. On conçoit que le programme soit très complexe et il l'est véritablement.

Analysons, en effet, tous les agrements que peut nous procurer une automobile et tous les désagrements qu'elle peut nous donner. Si elle s'arrête en cours de route, c'est gênant, mauvais point; si elle consomme peu, bon point; si elle monte bien les côtes, bon point; si elle est susceptible de faire à volonté de la vitesse, bon point; si elle ne fait pas de bruit, bon point; si elle sent mauvais, au contraire, elle vous satisfait moins, pénalité. Sa direction est-elle sûre? Sa carrosserie est-elle confortable? Fait-elle de la poussière?

Ce genre de véhicule, très démodé en France, prit part au Circuit anglais.

On pourrait continuer fort longtemps l'énumération, car le programme des Reliability Trials est fort chargé et fort complet. C'est le véritable petit guide, très bien fait, de toutes les qualités qu'on est en droit d'exiger d'une voiture, de tous les défauts qu'on est en droit de lui reprocher.

Le defaut d'une telle manière d'apprécier gît malheureusement dans la nécessité où se trouve l'esprit humain de fixer par un chiffre la valeur des qualités qu'il détermine. Les chiffres s'additionnent et forment un total, tandis que dans la réalité les qualités et les défauts se juxtaposent sans se confondre et se mêler. On donne par exemple le même coefficient de valeur à la facilité de monter les côtes et à l'absence de

tout bruit. Ce sont là deux qualités fort appréciables mais qui ne s'additionnent pas. Si j'habite le Dauphiné, pays de montagnes désertes ou à peu près, j'apprécie énormément la première et je me moque de la seconde ou plutôt je la considère comme une sous-qualité, qui ne peut en aucun cas racheter l'absence ou la faible présence de la première. Par contre, si j'habite soit une ville, soit une plaine poussiéreuse, c'est le contraire.

Il en est des choses comme des hommes. On n'additionne pas leurs qualités et l'on ne soustrait point leurs défauts, on les adapte aux besoins de la réalité.

La charité est une vertu, le courage en est une autre, toutes deux fort appréciables, mais si l'on doit être soldat, le développement infini des qualités de charité, atteindraient-elles le maximum, ne compensera jamais l'absence des qualités de courage.

Ce qui montre que s'il est facile de tracer un programme, il est bien difficile de le réaliser. Vouloir juger et classer est toujours délicat.

Aussi vois-je moins l'intérêt indiscutable et profond de ces Reliability Trials dans le classement général que dans la publication des éléments de classement, c'est-à-dire des qualités propres à chaque véhicule.

Portez toujours au public les pièces du procès, et laissez-le juger lui-même.

Autant de juges, autant d'opinions, car autant de points de vue et autant de besoins.

Nos voisins ont d'ailleurs fort bien compris cette nécessité. Leur classement général a tout au plus la valeur d'un satisfecit, et le gros intérêt des Reliability Trials consiste dans le tableau fort détaillé et fort savant qu'ils publient à la fin de l'épreuve. Les véhicules sont d'abord classés par prix de châssis, méthode qui a depuis donné d'assez heureux résultats en France, pour qu'on ne puisse douter un seul instant de sa valeur.

L'ancienne — mettons même antique — classification par poids n'a jamais eu de raison d'être pour les voitures de tourisme. Peu vous importe que l'on vous vante toutes les qualités d'une voiture de 30.000 francs par exemple, si vous n'avez que 10.000 francs, ou même 6.000 à mettre à la voiture.

Vous regarderez donc dans chaque catégorie, mais vous vous déciderez dans une seule, celle dont le prix vous intéresse, et c'est là que vous pourrez établir votre choix, d'après les éléments qui constituent le dossier du véhicule.

Est-ce à dire, d'ailleurs, qu'il n'y ait pas encore là matière à revision, et même à revision sérieuse?

Il y a dans toute épreuve un tel coefficient de fortune qu'il est toujours bon d'introduire dans tout jugement sous forme dubitative.

Mais si l'on veut pousser jusque-là le jugement, il n'en est pas qui ne soit sujet à forte discussion.

Les Reliability Trials s'implanteront-elles en France? Verrons-nous quelque jour une grande épreuve de tourisme analogue chez nous? C'est possible, mais il ne faut pas se dissimuler qu'une pareille expérience demande pour être menée à bien sérieusement beaucoup d'application, beaucoup de temps et beaucoup d'argent.

Les Reliability Trials ont fort bien pris de l'autre côté du détroit, et parce que les Anglais privés de courses n'avaient pas d'autre testimonial de la valeur des véhicules, et parce que, nous l'avons dit, ce genre d'épreuves convient à merveille à leur génie national. Et chez nous ce serait peut-être tout autre chose.

Si jamais pareil projet aboutissait en France, il est certain qu'il trouverait surtout sa valeur dans l'interdiction des courses, sujet brûlant s'il en fut et qui n'a jamais été, chez nous, tranché de façon bien décisive.

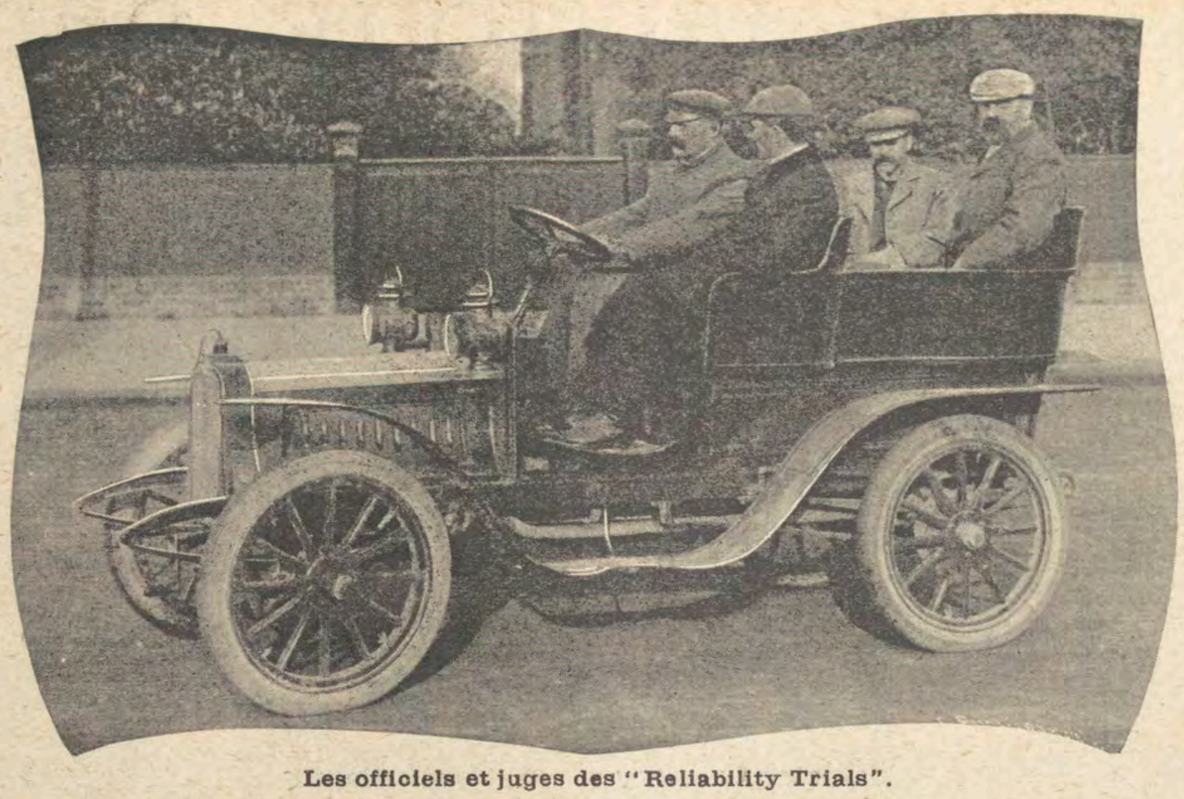
C'est d'ailleurs la grave question de l'année qui jusqu'ici, répétée chaque année depuis 1900, s'est toujours résolue par l'affirmative.

Nous disions que le caractère anglo-saxon se plaisait à ce détail et à cette analyse des qualités de ce qu'il veut juger.

Le caractère latin, au contraire, aime la clarté et l'unité, qualités qui, pour être parfois un peu bien abusives, n'en ont pas moins ce singulier mérite de la netteté.

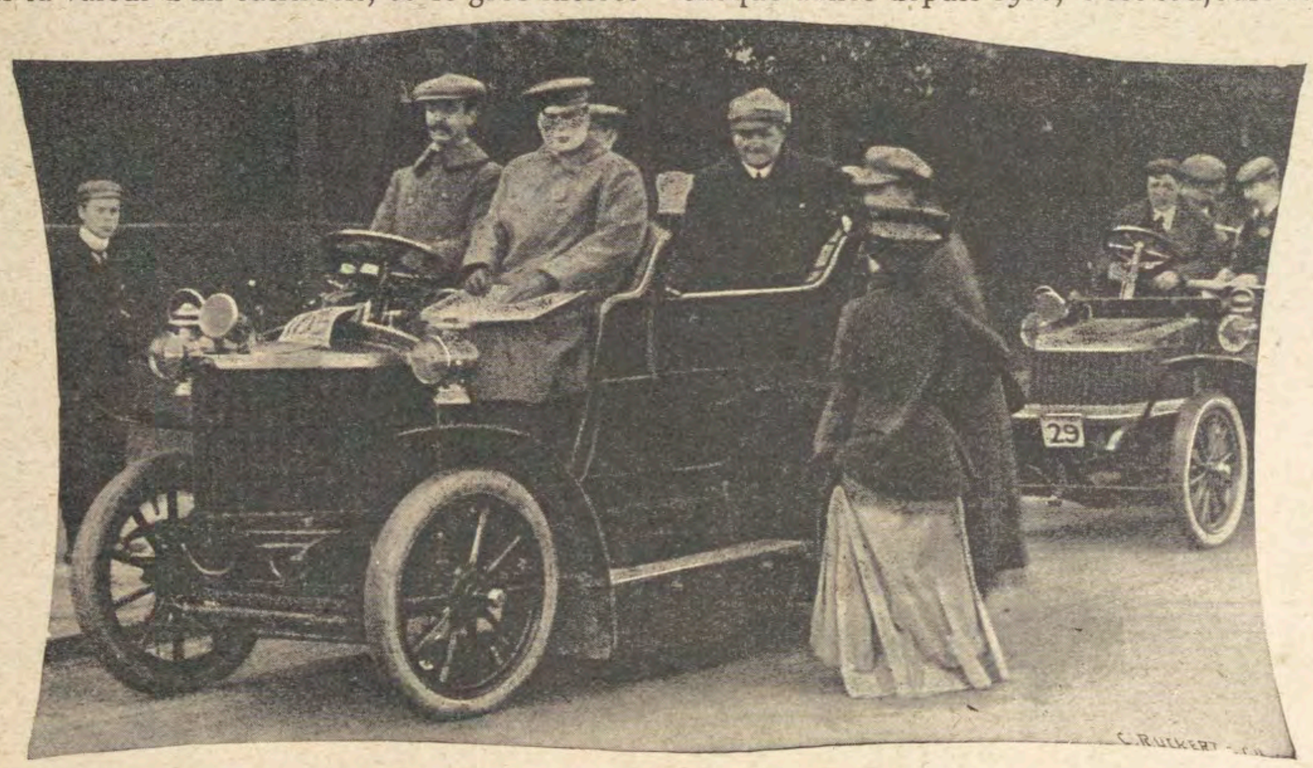
Or, il est incontestable que la course, à coup sûr plus injuste et moins raisonnée, est aux Reliability Trials ce qu'une sensation est à une analyse, quelque chose de plus fruste et de plus grossier, mais d'autrement vivant et d'autrement séduisant pour la foule, pour ce public auquel finalement chacun s'adresse.

GEORGES PRADE.



Les officiels et juges des "Reliability Trials".

L'épreuve était ouverte à tout genre de véhicule. C'est ainsi que plusieurs voitures à vapeur ou électriques se mirent en ligne.



Les concurrents au départ de Margate.

LA MARCHE DU TOUR DE PARIS

Les Paris-Enghien et les Tours de Paris sont à la mode depuis quelque temps et attirent tour à tour le public par des épreuves de marche ou de course. Après le Paris-Enghien, Marche de la Nouveauté, nous avons eu dimanche le Tour de Paris, Marche des Professionnels, la plus grande épreuve de la saison, puisqu'elle avait réuni plus de 1.000 engagements. Nos lecteurs trouveront ici un reflet de cette gigantesque lutte dont tout l'honneur revient à notre confrère, le Monde Sportif, *qui l'avait organisée.*

A la Grande-Roue. Quelques-uns des concurrents avant le départ.

A la Râpée-Bercy. Janvier mène devant Cibot.

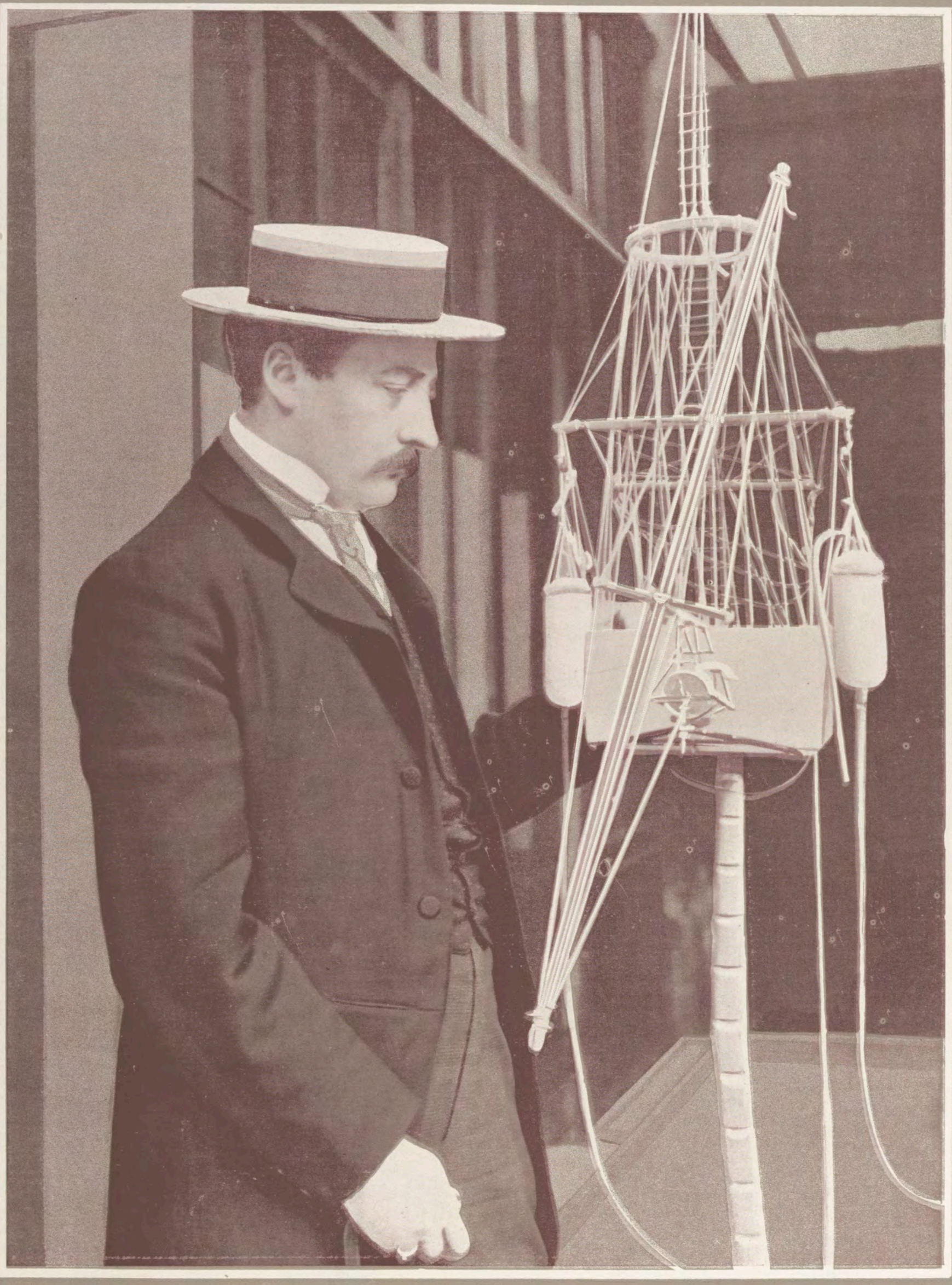
Le premier... au départ

Pour être militaire on n'en est pas moins sportsman.

Il est d'expérience courante qu'un habitant des départements récemment débarqué à Paris connaît mieux Paris au bout de six semaines de séjour que le plus raffiné Parisien. J'entends qu'il sait admirablement que la Cité Bauer réunit la rue Didot au Passage des Thermopyles, et que la rue Henrion-de-Pansey est le chemin le plus direct pour aller du 18, rue de Gergovie au 13, rue du Moulin-de-la-Vierge.

Eh! bien, si quelque jour un Parisien repentant se mêlait de vouloir connaître son Paris, il n'est pas à lui conseiller de commencer par en faire le tour. Le paysage en est maigre et le parcours déplaisant. Du premier, les fortifications, barrières et passages à niveau forment le fond, tandis que quelques vagues gabelous, des troupeaux de moutons et des militaires, habitant des bastions, demeurent au premier plan. Le second est fait de pavés inégaux étendus sous l'ombre de platanes maupiteux, ou bien de flaques boueuses, ou encore d'une terre battue, crevassée, que coupent, à de rares intervalles, les rails des chemins de fer de ceinture; et de porte en porte, par la Glacière, la Villette, la Chapelle, les mêmes premiers plans avec les mêmes fonds bordent la tristesse ininterrompue d'une route sans attrait qui frôle, sans les traverser, les coins de la périphérie où l'on rencontre un peu de verdure et de pittoresque.

Malgré cela, l'idée de faire accomplir en course le vilain tour d'une jolie ville n'en est pas moins intéressante, puisque le titre seul du parcours constitue la plus immense réclame qu'on puisse faire pour une épreuve sportive. Plus de 1.200 engagés, plus de 100.000 spectateurs. Dès le départ, les pelotons ont peine à se frayer passage entre les rangs pressés des curieux qui sont accourus là; les lazzis et les acclamations les plus bizarres se répondent de marcheurs à spectateurs. Les trottins, les petites mains et les ouvrières sont là en masse. Elles s'esclaffent sur l'allure des marcheurs, sur leur costume. On les entend



COMTE DE LA VAULX

A Bercy, sur le Pont National. — Janvier premier.

Après une lutte de plusieurs kilomètres, Cibot, souffrant d'un point de coté, vient d'être lâché par Janvier, qui passe en tête à Bercy avec David, précédé de la voiture où l'on aperçoit Frantz Reichel, rédacteur en chef du Monde Sportif.

jaboter les premiers termes du langage sportif: « Ah ! zut, si la tête marche comme ça, je serais vite lâchée ». « T'inquiète pas, la midinette, répond un loustic, ça t'arrivera peut-être plus d'une fois dans ta vie. » En attendant, elles sont venues en paquet voir comment on marchait.

Foule parisienne endimanchée qui s'etonne, s'amuse, et tour à tour se moque ou plaint; la même attention suit les efforts du premier et du dernier. Dans toutes les mains sont les programmes du *Monde Sportif* où l'on cherche les noms des numéros qui passent. Pour beaucoup, les premiers qui passent ne sont pas des inconnus. Cibot, surtout, dont la marche est un vrai triomphe. Janvier aussi, mais moins, et surtout, lorsqu'il est premier, sans retour possible des suivants. Alors seulement s'affirme pour lui cette popularité que Paris fait d'autant plus grande qu'il la fait plus vite à celui qui remporte un succès. Vianzoni passe. Il est très acclamé sous le nom de « Coco ». Dépassé d'abord, il finira par se classer second.

Rarement, d'ailleurs, on vit plus jolie et plus passionnante lutte. Parti en tête, à toute allure, avec Janvier, malgré son intention ferme de partir doucement et de revenir ensuite, Cibot est pris d'un point de côté, vers la Râpée-Bercy; six ou huit le passent, passés à leur tour par Vianzoni marchant à grande vitesse. Entre Bel-Air et la Villette, il est huitième, tandis qu'en tête Janvier continue à avancer, avec la régularité d'une machine musculeuse admirablement réglée... et dont les mouvements sont d'une harmonie et d'une régularité aussi parfaite qu'invariable. Cibot languit derrière, me contant ses peines, ses entraîneurs imprudents qui ne l'ont pas ménagé. Et puis, tout d'un coup, il repart, dans un style d'une facilité incroyable et, bien qu'il ait perdu sa course n'en reste pas moins admirable pour l'effort qu'on lui a vu fournir dans la seconde partie du trajet. Contrairement à Janvier et à Vianzoni, chez qui tout l'être donne en même temps; chez Cibot, la tête seule semble travailler. Il fait ce qu'il veut ; nul comme lui ne surmonte les faiblesses, ne lutte contre la douleur; son grand corps maigre et efflanqué est entièrement bâti pour la vitesse; toutes les articulations en jouent terriblement: épaules, cuisses et genoux, mais une volonté implacable remue ces membres qui paraissent disjoints et les fait rendre leur maximum de travail. Cibot, huitième, décroche successivement cinq concurrents et revient troisième.

Avant la Villette. — Cibot commence à regagner et arrivera troisième.

A mesure que le Tour finit, le succès va croissant. Au Bois, les files de voitures sont arrêtées pour laisser passer les piétons et, jusqu'au bout, se poursuit la bousculade des suiveurs amateurs. Hélas! que j'en ai vu tomber de bécanes! C'est une cohue invraisemblable parmi laquelle on a peine à se faufiler.

Enfin, voici dans quel ordre se font les premières arrivées :

1. Eug. Janvier, 3 h. 52 m. 26 s.; 2. F. Vianzoni, à 300 mètres; 3. E. Cibot, à 50 mètres; 4. David, 5. Druguet, 6. E. Fantoux, 7. Huillon, 8. Salesse, 9. Ch. Fix, 10. M. Durand, 11. H. Mandé, 12. Pichot-Duclos, 13. Cuhn (Genève), 14. L. Raynaud, 15. E. Reby, etc.

Sur tous les partants, 800 sont à l'arrivée, qui n'ont pas hésité à accomplir ce long tour, car pour un tour c'est plutôt un tour de taille.

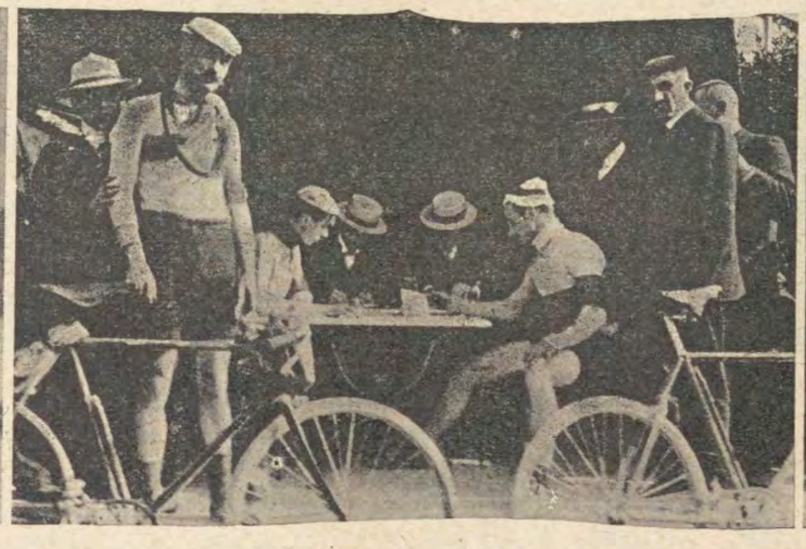
ANDRÉ FOUCAULT

La Course Paris-Troyes (27 septembre)

La distribution des brassards de la Course Paris-Troyes, à Champigny

Le Vélo-Club de Levallois part en groupe. Il arrivera de même à Troyes.

Mme Vuillier, du V. C. L., qui a fait les 150 kilom. du parcours.



Vast (V. C. L.), second, signe au contrôle d'arrivée. Bardonneau (A. V. A), troisième, attend son tour.

Gazel, du Vélo Griffon Lyonnais, gagnant de la Course Paris-Troyes en 4 h. 51 m.

L'Inauguration du Cercle de Saint-James

Le Cercle de St-James, qui vient d'inaugurer son magnifique parc et son superbe fronton par une fête très réussie, est destiné à être la Société d'Encouragement des Jeux Athlétiques Basques.

Les fondateurs du Cercle, MM. Remy Duhart, Duncan-Wagner et Amédée Descubes, ainsi que M. G. Rives, ont déjà réuni de nombreux adhérents.

Le Cercle de Saint-James est fondé dans le but d'offrir à la société élégante qui a pris sous son patronage le noble jeu de la pelote basque, et qui en fréquente si assidûment les séances, un lieu de réunion agréable où, pendant les parties et dans les intervalles des matches elle pourra trouver tout le confort désirable.

Le Cercle s'occupera aussi de l'escrime, du tir au pistolet et du lawn-tennis, en un mot, de tous les sports.

C'est bien là le triomphe définitif, à Paris, du plus beau jeu qui se puisse rêver.

V. Laborde.

Athos de San Malato tire avec H. Georges Berger. — En haut, la porte d'entrée principale du Cercle de Saint-James.

Deux Morts

A une journée à peine d'intervalle nous avons eu à déplorer, la semaine dernière, la mort de deux hommes qui honorèrent particulièrement le sport auquel ils s'étaient voués. Nous avons nommé le célèbre jockey d'obstacles William Wright, victime d'une chute de cheval à St-Ouen, et Edouard Taylor, un des plus fameux champions cyclistes, qu'une phtisie galopante enlève en pleine jeunesse.

✣ ✣ ✣

WILLIAM WRIGHT

Jeudi dernier, à Saint-Ouen, le jockey Wright avait fait avec Bakfish au baron Leonino, dans la première épreuve (Prix des Dombes, courses de haies), une chute grave. Bakfish, qui avait mal sauté la première haie refusait la seconde et faisait panache, roulant avec son jockey; la chute en elle-même était ordinaire, mais six des chevaux du peloton passèrent sur le malheureux jockey qui fut relevé évanoui. Le médecin constata, outre de multiples contusions, une fracture à la base du crâne. Transporté à la maison Dubois, le pauvre Wright ne reprit point connaissance et mourut le lendemain, à 5 heures du matin.

William Wright n'était âgé que de vingt-huit ans; né à Brighton en 1875, il vint en France de très bonne heure comme apprenti chez H. Jennings à La Croix-Saint-Ouen. Le célèbre entraîneur qui avait remarqué des qualités chez le jeune Wright lui avait donné le surnom de Carter. L'apprenti suivit son patron à Newmarket, mais il ne tarda pas à revenir en France, chez W. Webb d'abord, puis chez le baron de Larouillière pour lequel il monta comme poids léger dans le Midi, ensuite chez M. Desbons, pour lequel il gagna à Vincennes avec Nord-Ouest, lorsque le cheval fut disqualifié, ses papiers n'ayant pas été déposés conformément au code des steeple-chases. Il monta ensuite pour M. Guinebert, et le baron Finot, qui s'y connaissait en hommes comme en chevaux, l'attacha à son écurie avec Brooks. Depuis quelques mois, il avait un brillant engagement chez Leigh; et c'est en montant un des chevaux de cet entraîneur qu'il trouva la mort.

En 1896, il remporta 16 victoires; en 1898, 37 victoires (entre autres avec Cyclone dans le Prix du Jubilé, où Vaucouleurs était tombé à la dernière haie); en 1899, 41 victoires; en 1900 et 1901, 76 et 68 victoires, qui lui assurèrent le premier rang sur la liste des jockey gagnants. Il monta moins fréquemment en 1902, remportant seulement 32 succès; mais cette année il se montra plus en forme que jamais, ayant monté, depuis le commencement de la saison, 66 vainqueurs.

Wright n'avait jamais remporté le Grand Steeple ni la Grande Course de Haies; mais que d'autres brillants succès il avait obtenus en montant, entre autres, Ardent II, l'excellent steeple-chaser du baron Finot, le premier vainqueur, d'ailleurs, qu'il ait piloté à Auteuil!

Wright était très populaire et très aimé de ses camarades; c'était un excellent garçon. Tout récemment, nous allâmes à Maisons-Laffitte, prendre de lui diverses photographies; il devait figurer prochainement dans notre galerie des célébrités sportives et, la veille de son accident, je lui avais remis quelques épreuves dont il était très fier et qu'il montrait à tous, principalement un instantané qui le représentait caracolant sur un cheval de bois. Pauvre Wright, qui meurt victime de sa profession, au moment où la fortune lui souriait si bellement.

F. P.

WILLIAM WRIGHT

Le célèbre jockey d'obstacles qui vient de mourir, tué d'un coup de pied de cheval.

EDOUARD TAYLOR

Le jeune stayer franco-anglais qui vient d'être emporté par une phtisie galopante.

EDOUARD TAYLOR

L'année 1903 aura été néfaste aux coureurs de demi-fond, aussi bien en Europe qu'en Amérique où la mort a fauché deux des plus remarquables d'entre eux à quelques mois de distance.

De l'autre côté de l'Atlantique, ce fut d'abord Harry Elkes, le merveilleux coureur, le rival le plus direct de Michaël, tué en course au moment où, au maximum de sa forme, il battait les records du monde. Voici que c'est le tour d'Edouard Taylor, qui vient de mourir, non par suite d'un accident de course, mais enlevé par une attaque de phtisie, contractée, croit-on, il y a trois mois, au cours d'une promenade en automobile, et qui a fait, ces derniers jours des progrès foudroyants.

Edouard Taylor commença à courir tout jeune, d'abord comme amateur. Son premier succès remonte au mois d'août 1896, dans la course Paris-Cabourg. Cette victoire décida de son avenir. La même année, il devint professionnel et débuta au Vélodrome d'Hiver, où il se classa honorablement dans les épreuves de demi-fond.

Alors commença une carrière qui s'étend de 1897 à 1902 et qui fut remplie des plus éclatants triomphes, tant en Europe qu'en Amérique, où il fit trois voyages. Il s'est rencontré successivement avec toutes les célébrités de sa spécialité, entre autres: Michaël, Elkes, Champion, Bouhours, Huret, Tom Linton, Baugé, Armstrong, Walters, Lesna, Contenet, Bor, Lartigue, Jacquelin, Robl, Chase, etc.

Ses principaux triomphes furent le Prix du Conseil général, en 1897, le Championnat de France de 100 kilomètres en 1899 et le Vase d'or de Berlin, en 1900. A cette époque, il était invincible et le « gosse rouge », ainsi qu'on l'appelait, à cause de la couleur de son maillot, était devenu le véritable successeur de Michaël, alors retiré de la piste. Il ne connut la défaite que derrière Harry Elkes, dans le match splendide qui les réunit en mai 1900, au Parc des Princes.

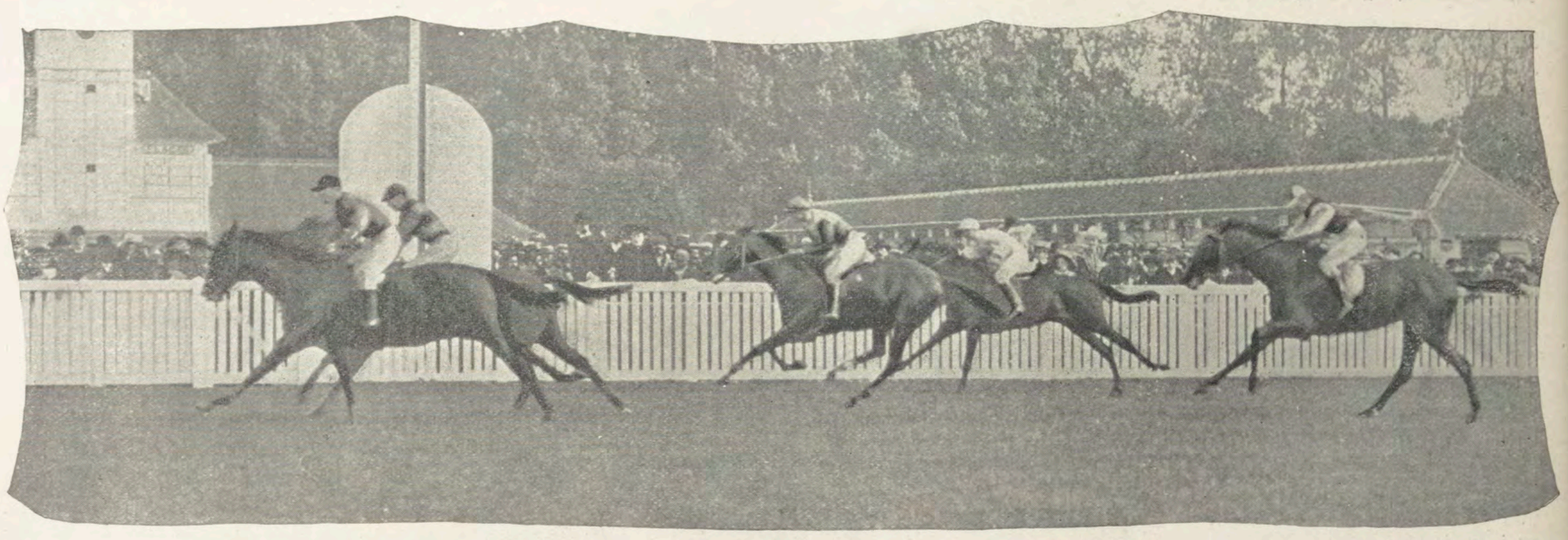
Par une funèbre coïncidence, il est allé la même année, rejoindre, dans la mort, son ancien rival.

Edouard Taylor avait été trois fois recordman du monde de l'heure. Son dernier succès fut la course de 100 milles, lors de l'Exposition de 1900. Après une chute faite à l'entraînement, le petit coureur commença à décliner et il ne put plus retrouver sa belle forme d'autrefois

Quoique né à Paris, Edouard Taylor était par ses parents de nationalité anglaise. Il avait acquis le style impeccable qui distingue beaucoup de ses compatriotes et qui en avait fait un des coureurs les plus élégants qui aient paru sur nos pistes. Le malheureux jeune homme disparaît, âgé seulement de 23 ans et 3 mois, mais il était déjà depuis quelque temps, mort pour le sport, dont il fut une des plus brillantes étoiles.

ERNEST MOUSSET.

La Semaine Internationale de Maisons-Laffitte

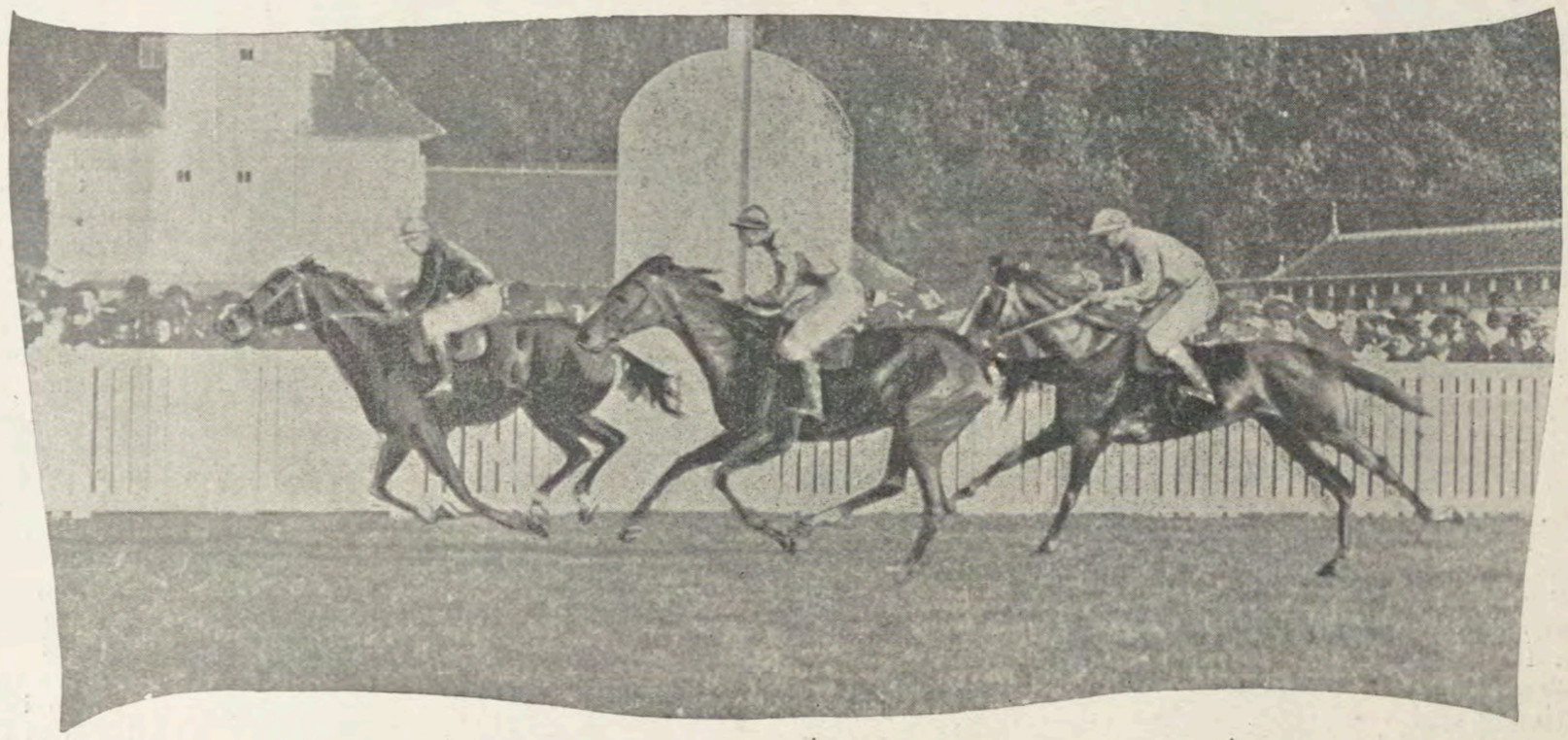


Perm, au marquis de Ganay (Rigby). | *Pythée*, à M. E. Veil-Picard (Thompson). | *Esquivan*, au comte de Montredon (J. Childs). | *Mlle de St-Côme*, à M. Letellier (L. Robert). | *Kirira*, à H. Jennings (Parfrement).

Arrivée du Prix de l'Escaut. — Handicap, 10.000 fr. — 2.100 m.

Le meeting international de Maisons-Laffitte prend, chaque année, une importance plus grande au point de vue... national; car, vraiment, les concurrents étrangers se déplacent difficilement, c'est à peine si dans chacune des trois journées il y eut trois concurrents d'outre-Manche ou d'au delà des Alpes.

◓ ◓ ◓



French Fox; propriétaire et éleveur, M. Ed. Blanc (Thompson). | *Oie Sauvage*, au comte Le Marois (J. Childs). | *Masque de Fer* (3 a.), à la baronne de Forest (Shields).

Arrivée du 12e Biennal. — 15.000 fr., en outre 2.000 fr. à l'éleveur. — 1.200 m. en ligne droite.

Si dans les trois journées internationales de Maisons, l'élément étranger ne brilla point, les épreuves furent, au point de vue de notre élevage national, très intéressantes.

Un seul, parmi les étrangers, se conduisit brillamment: c'est un anglais, Le Blizon, à M. Bottomley, qui, dans le Prix de la Manche, triompha d'Essling, de Girasol, de Gubbio et de Gradignan, sur 1.000 mètres en ligne droite.

Mais que sont donc devenus nos trois ans? Ex-Voto, gagnant du Jockey-Club, n'a battu que d'une longueur Flâneur et Lavandier sur 2.600 mètres. Labyrinthe, dans le handicap de la Tamise, s'est fait battre facilement par Etna, Hayette et Ruy Blas III; dans le handicap de la Seine, les trois ans n'ont pas existé contre leurs aînés, et c'est Kaimac et Fayence, deux quatre ans, qui prirent les premières places, suivis d'assez près par deux autres quatre ans: Fanion et Knicknack; et dans le Prix du Volga, Yldiz Kiosk, Pommerol et Tigre ont été battus très facilement par le très modeste Marengo! Cette victoire était la pre-

***Lorlot*, p. al., 2 a., par Winckfield's Pride et Lina Hackel.**
Propriétaire, M. H. Lepaute; entraîneur, A. Watkins; jockey, Stern.
Gagnant du Prix de la Baltique, 6.000 fr., 1.200 m. en ligne droite.

***Perm*, pe bb. 3 ans, par War Dance et Péroraison.**
Propriétaire: le marquis de Ganay; entraîneur, W. Barker; jockey, Rigby.
Gagnante du Prix de l'Escaut, handicap 10.000 fr., 2.100 m.

mière remportée par W. Pratt comme entraîneur;

Masque de Fer, encore un trois ans et un spécialiste des courtes distances, s'est également fait battre, dans le 12e Biennal, non seulement par French Fox, ce qui n'a rien d'étonnant, mais par Oie Sauvage, une assez jolie pouliche, par The Quak et Lark, au comte Le Marois. Oie Sauvage est venue très fort sur la fin et peut-être bien que si la distance avait été de 1.600 ou 2.000 mètres elle aurait très sérieusement menacé French Fox.

Perm, l'ancienne pouliche de M. Caillault, aujourd'hui au marquis de Ganay, a, dans cette même journée, très brillamment enlevé le handicap de l'Escaut sur Pythée et Esquivan.

Et les cracks de trois ans! les gloires de l'an dernier!

Ne faudrait-il pas voir dans ces claquages prématurés, dans les accidents nombreux, une des conséquences de la monte américaine et surtout de la méthode américaine de mener une course? La grande théorie est que la position du jockey allège l'arrière-main du cheval; d'accord, mais elle charge l'avant-main; d'autre part, dans une épreuve de 1.000, 1.600, 2.000 mètres, l'effort imposé au cheval est continuel; ceux des jockeys qui savent ménager leurs chevaux sont rares.

Parmi les deux ans, Lorlot, l'excellent Winckfields Pride, de M. Lepaute, a confirmé sa bonne réputation et ses performances dans le Prix de la Baltique, il est vrai qu'il n'avait à battre que Masque de Fer II; et Mabille, un Gardefeu à M. de Bremond, qui avait jusqu'alors couru assez obscurément, a brillamment triomphé d'un lot nombreux dans le Prix de la Méditerranée; parmi les débutants, je signale tout particulièrement une pouliche à M. Dousdebès, Blanche de Castille, qui ne manque point de qualité.

***Mater*, pe 3 a., par Clamart et La Goulue.**
Propriétaire, M. Caillault; entraîneur, R. Carter junior; jockey, Ransch.
Gagnante du Prix Vermeille, 40.000 fr., 2.400 m.

Kirizel, au baron Leonino, paraissait dans le Prix de l'Arno « une bonne affaire », selon l'expression consacrée. Kirizel a dû céder le pas à Madapolam, un débutant, à M. Deschamps, et Dominos, à M. Coates, qui n'avait à son actif qu'une modeste victoire dans un prix à réclamer.

AU BOIS DE BOULOGNE

Nous approchons du Prix du Conseil-Municipal, et les épreuves qui se disputent à Longchamp présentent un intérêt toujours croissant. Deux épreuves dominaient le programme de dimanche : le Prix du Prince d'Orange qui souvent avait donné une indication pour le Grand Prix d'Automne: malheureusement, cette année, Shebdiz, le seul concurrent qui était engagé, ne s'est point présenté au poteau, et le Prix Vermeille, qui mettait en présence les deux meilleures pouliches de trois ans : Chatte Blanche, à M. Caillault et Rose de Mai, au comte de Saint-Phalle ; c'était la belle du Prix de Diane.

Si Maximum a triomphé, et facilement, de Nordenskjold et de Tigre, nous n'avons point eu le match Chatte Blanche-Rose de Mai. Mater, qui portait les secondes couleurs de l'écurie Caillault, a très heureusement suppléé sa compagne d'écurie qui n'a pu prendre que la quatrième place. Quant à Chatte Blanche, à l'entrée de la ligne droite, elle ne galopait plus librement, tandis que Mater, qui avait mené depuis le lever des rubans, continuait dans une très belle action. Ransch, qui montait la fille de Clamart, a montré toute sa science d'excellent jockey ; ne voyant pas venir Chatte Blanche, qui portait les premières couleurs, il a légèrement poussé Mater qui n'a pas eu de peine à résister à une attaque de La Chine.

Et le problème se pose à nouveau : quelle est la meilleure pouliche de l'année ?

FRANC PICARD.

Mater, à M. Caillault (Ransch). *La Chine*, à M. Deschamps (MacIntyre). *Camisole*, à M. Aumont (A. Carter). *Chatte Blanche*, à M. Caillault (Nash Turner). *Rose de Mai*, au comte de St-Phalle (G. Stern).

Arrivée du Prix Vermeille. — 40.000 fr. — 2.400 m. (Longchamp, 27 septembre).

L'équitation à Liancourt.
Les plus grands de l'école ont à leur disposition des chevaux et, pendant les récréations, ils peuvent se promener dans le grand parc de deux cents hectares.

L'aviron à Liancourt.
Mise à l'eau d'une périssoire : un étang peu profond permet aux élèves de se livrer en pleine liberté aux douceurs du rowing.

Un Collège Moderne

A LIANCOURT

Tandis qu'on parle de modifier les programmes de l'enseignement et de l'éducation donnés dans les collèges français, il est un collège trop peu connu, où l'on réalise l'idéal que recherchent nos législateurs. Nous sommes heureux de pouvoir publier ici la lettre ci-dessous, écrite par un de nos jeunes lecteurs, élève de Liancourt, elle est adressée à un de ces malheureux potaches dont le sort lamentable préoccupe nos députés.

✣ ✣ ✣

A mon camarade Noël D...

My old chap (1),

Ne t'étonne pas, si je te parle anglais, mais j'en ai plus appris ici en huit mois, qu'en huit ans dans l'établissement sombre et mélancolique où j'ai médité pendant huit fois trois cent soixante-cinq jours la définition de Taine : « Un collège est une prison à quatre murs, avec, à l'entrée, une boîte où se trouve un concierge ».

M'y suis-je ennuyé, tu t'en souviens! Ai-je ragé, hurlé, en ai-je fait des sorties de toutes sortes à ma famille, pour qu'elle me sorte de ce triste coin, où tu vas retrouver, sans enthousiasme, — faible que tu es, — la discipline réactionnaire dont j'ai tant souffert. Moi, je rentre, heureux, dans ma bonne école de l'Ile-de-France, que l'on a su faire mienne. Je suis pensionnaire dans ce bon château de Liancourt, pas bien loin de Paris, à côté de Creil. Mais comme le règlement, bien qu'intransigeant, m'y est léger! Je ne sais pas pourquoi, mais j'y respire et je n'ai plus envie de me sauver, comme jadis, si tu te souviens ! Au contraire, je suis enchanté d'aller reprendre, là-bas, mon travail, mon latin, oui, mon vieux, mon latin, aussi sérieux que le tien, comme tant d'autres études, avec en plus l'anglais, l'allemand, les sports.... et la liberté admirablement comprise.

Veux-tu, d'ailleurs, des détails sur ma nouvelle école — je n'ose plus dire « boîte » — et ma vie ?

L'école de l'Ile-de-France est aménagée dans le château de Liancourt, ancienne demeure des ducs de La Rochefoucauld; tu vois qu'on ne manque pas de souvenirs historiques, au milieu d'un parc de deux cents hectares.

Le vieux château a été confortablement arrangé : dans les dortoirs, à la salle à manger, tout est simple, commode, avec ce je ne sais quoi qui nous fait sentir que nous sommes chez nous. Rien n'évoque l'idée des sevères rangées de lits blancs et des tristes réfectoires des collèges. Nous sommes cinq ou six dans chaque dortoir. Nous faisons nous-mêmes nos lits, et cela t'étonnera, mais je m'ingénie comme d'autres à décorer mon coin et à le tenir toujours propre. D'ailleurs, pas de « pions » sous aucun pretexte; au dortoir comme ailleurs, la surveillance incombe au plus sérieux. Il est responsable du bruit et peut punir ses camarades. C'est un « *captain* ».

Le matin, lever à 5 heures et demie, et il faut qu'à 6 heures moins 10 nous soyons en étude, après avoir pris une douche.

Une heure et demie d'etude et un quart d'heure d'exercices de gymnastique jusqu'au petit déjeuner. Les professeurs déjeunent avec nous.

Après ce premier repas, nous faisons nos lits et notre temps est libre jusqu'à l'heure des classes. Nous en avons deux, d'une heure chacune, avec un programme d'études sensiblement le même que celui des lycées; les langues vivantes sont très poussées. Trois quarts d'heure de récréation et une étude nous conduisent au déjeuner de midi et demie. Comme le matin, les professeurs sont avec nous.

La classe d'agriculture.
Les élèves exécutent eux-mêmes tous les travaux des champs. Pendant qu'un journalier dirige la faucheuse, les voici en train de faner et de faire des meules.

Après le déjeuner, une heure de récréation, puis nous revêtons des costumes appropriés, et nous avons soit sports, soit travaux manuels. Trois fois par semaine, hockey et football l'hiver, cricket l'été. Les autres jours, agriculture ou menuiserie. Les sports font partie de l'éducation et sont considérés au même titre que le latin ou les mathématiques. Ils sont obligatoires, et la mauvaise tenue ou l'inattention y sont réprimandées comme en classe. Tout autour du château, de vastes pelouses leur sont reservées, et ils se font sous la surveillance de professeurs des plus compétents. Celui qui nous dirige au cricket n'est autre que M. Hawkins, le fameux « baller », un ancien des onze de Cambridge.

Le dimanche, les meilleurs joueurs matchent contre d'autres équipes, invitées à l'école. Les autres jours, nous nous livrons aux travaux des champs et de la ferme. Puis il y a la menuiserie : là, sous la direction d'un excellent professeur, nous exécutons les divers travaux de l'école et les réparations nous sont confiées.

Une partie de cricket.
Tous les jours, des parties d'entrainement ont lieu en vue des matches du dimanche.

A 4 heures, après trois heures de plein air et de travaux fortifiants, nous prenons une douche et nous rhabillons. Et cette journée bien remplie se termine par une heure de classe, suivie d'une demi-heure de solfège et d'une étude de deux heures.

Au dîner, les professeurs ne sont pas avec les élèves et les capitaines sont chargés de servir leurs camarades.

Viens à Liancourt, mon vieux. Puissé-je te séduire en te disant que si on travaille dur, on a de solides vacances : 20 jours à Noël, autant à Pâques, 2 mois en août et septembre. Le dimanche, on ne sort pas, mais on va déjeuner et se promener avec sa famille ou des amis, si le cœur vous en dit.

Viens, je te dis, « old chap »; je crois d'ailleurs que papa, qui se défend mal d'une certaine admiration pour Liancourt, est en train de décider ton père.

Je te la brise, et si tu ne viens pas, je te plains.

André L'Heureux.

(1) Mon vieux copain.

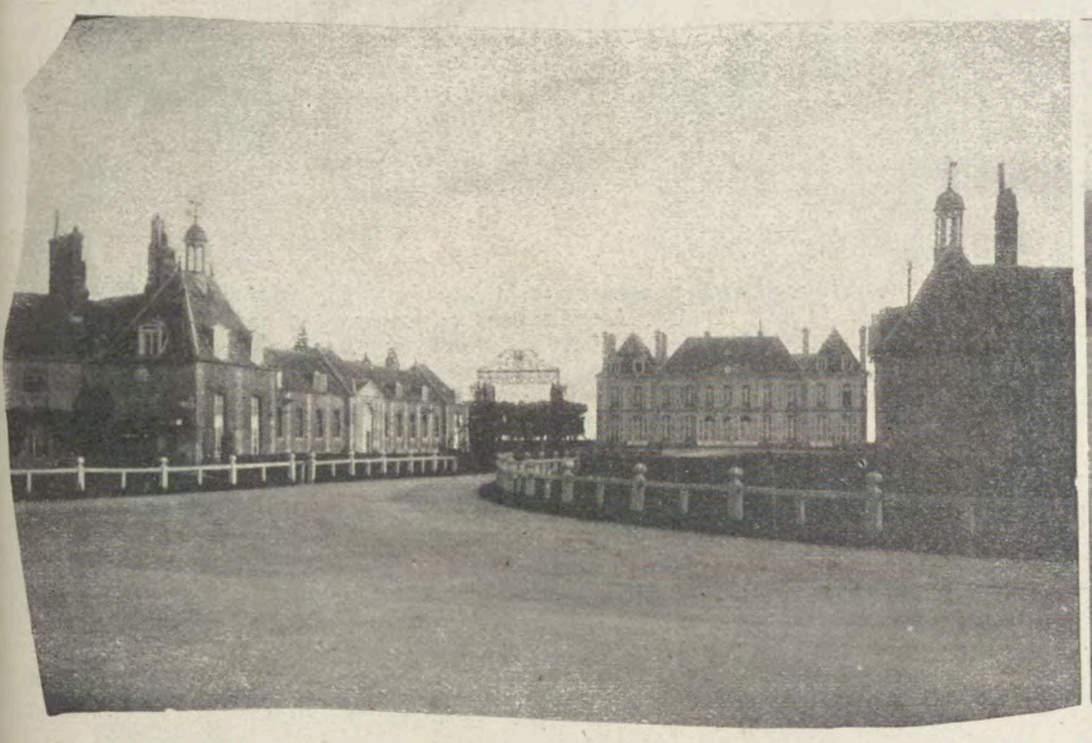
LES COURSES EN PROVINCE - AU PIN

La Côte normande, Vichy et Moulins, Baden-Baden et Lucerne, Nice et Pau, Lille et Bordeaux, sont centres sportifs pour lesquels les habitues des hippodromes parisiens font volontiers le déplacement. Cependant, il est d'autres hippodromes de province, un peu délaissés et qui méritent mieux qu'un déplacement d'un jour, tel est l'hippodrome du Pin.

◓ ◓ ◓

L'arrivée du Prix des Etangs, gagné par Valence, à M. d'Halluin.

COMBIEN de sportsmen parisiens connaissent Le Pin? Non seulement notre grand haras national vaut le voyage, mais tout le pays du Merlerault est superbe et bien digne de retenir pendant quelques jours le véritable amateur de sport hippique. Nous avons, l'an dernier, dans la *Vie au Grand Air*, décrit le haras fameux; tout à côté — à trois kilomètres — se trouve, dans un site magnifique, un champ de course sur lequel n'a lieu qu'une réunion, le 20 septembre.



Le château du Pin.

Les chevaux dans le paddock.

Dès 8 heures et demie du matin, officiels, amateurs et sportsmen étaient sur le champ de course : MM. du Pontavice de Heussey, directeur du haras du Pin, entouré de tous les officiers du haras, MM. Tiercelin et Hunger, de la Société du Demi-sang, et de nombreux propriétaires de trotteurs : MM. Lallouet père et fils, de Basly, du Rozier, Bastard, Thibaut, Cavey frères, Fouinal, Gauvreau, Lebaudy, comte de Monts, Vial, Foulon père et fils, Berger, Galet, Fleury, etc., etc. Chantilly et Maisons-Laffitte n'étaient représentés que par les jockeys et entraîneurs des chevaux engagés dans les épreuves d'obstacles.

Les trois épreuves courues le matin furent gagnées : le Prix des Jouteurs, par Vol-au-Vent à M. Vial; le Prix du Début, par Ananos à M. Moulmet et le Prix des Vétérans par Va-si-tu-Veux à M. de Basly; la première de ces épreuves était dotée d'une allocation de 8.800 francs.

L'après-midi, nous eûmes parmi les épreuves de trot un prix de 5.000 francs, riche allocation qui n'avait tenté que quatre concurrents. Azur, à M. Lallouet, a confirmé sa... défaite de Saint-Cloud et a été battu par Aunay, à M. Thibaut.

Les autres épreuves ont été pour Agile, à M. Juhellet; Valseuse, à M. Lebaudy et Valence, à M. d'Halluin.

Les deux steeple ont été très mouvementés; dans le premier, sur cinq partants nous avons eu deux chutes, une dérobade et une erreur de parcours. Aussi Bas Blanc, le seul concurrent resté en piste, a-t-il terminé au petit galop de chasse, comme, du reste, Verluisant dans la seconde épreuve; deux des concurrents, La Havane et Velasco tombèrent, un troisième, Velano, monté par M. Boucher, s'est obstiné à refuser le grand bull finsh; aussi le dernier, Verluisant, que montait cet excellent jockey qu'est Charles Barriller, a-t-il gagné sans lutte aucune. Enfin la course de haies est revenue à un ancien eclopé qui claqua encore l'an dernier, Talien Wan, mais que l'habileté d'un homme comme T. Storr sut remettre sur ses jambes:

Ce qui est à regretter, c'est qu'avec les allocations qu'accorde la Société des Courses du Pin, les concurrents aient été aussi peu nombreux, c'est le seul reproche que nous ayons à faire à cette réunion qui fut charmante et que les commissaires et les officiels surent rendre très agréable.

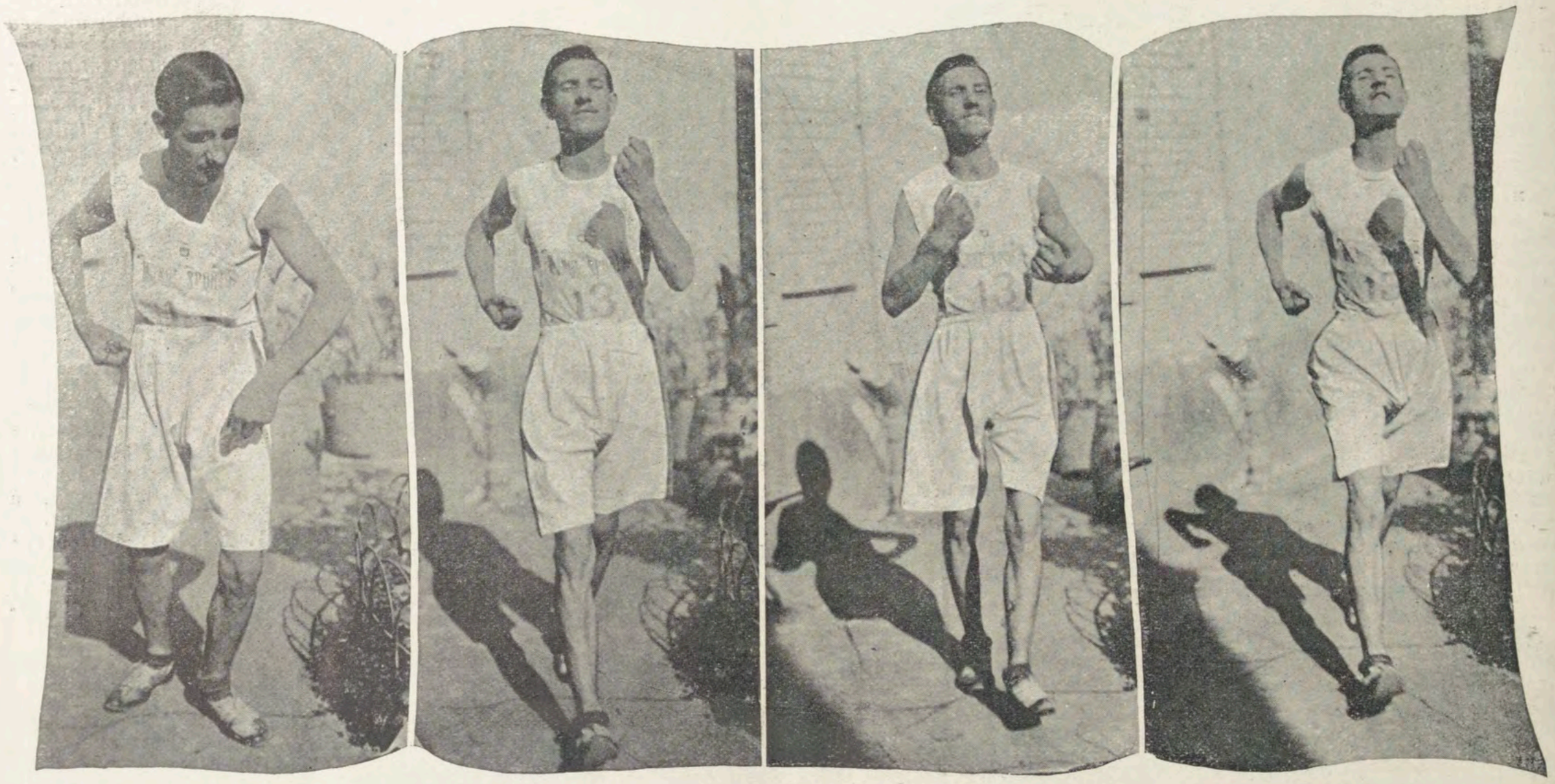
FRANC-PICARD.

Un attelage d'étalons percherons.

Théorie de la marche, par le vainqueur du Tour de Paris

Interview photographique de Janvier.

Au lendemain même de la colossale épreuve qui a passionné Paris entier, dimanche dernier, notre collaborateur André Foucault a été poser à Janvier, le vainqueur, cette simple question : « Montrez-moi pour les lecteurs de la Vie au Grand Air *comment on marche correctement. » Voici ce que Janvier a répondu :*



LA MARCHE CORRECTE

« Je pars de la jambe droite, m'appuyant au moment du départ sur la jambe gauche, le bras droit plié ferme s'apprête à aller en avant pour soutenir le mouvement de la jambe.

« Voici la fin du premier pas, la jambe droite, sans que le genou se soit plié, s'est portée en avant, le talon touchant terre le premier Le pied gauche se soulève.

« Le corps est maintenant entièrement supporté par la jambe droite. La jambe gauche passe sans flexion à côté de la droite, le pied rasant presque terre.

« Et maintenant, à toute allure, la tête en arrière, la poitrine très légèrement bombée en avant, les bras soutenant sans cesse et d'une façon régulière l'effort fourni par les jambes.

LA MARCHE INCORRECTE

« Mauvais départ. Le corps ramassé sur lui-même n'est pas prêt à donner un effort, le pied droit tordu posé de côté comme dans un faux pas.

« Mauvaise marche. En passant d'arrière en avant, le pied gauche accroche le pied droit, tandis que le bras droit trop ramené en arrière frotte sur la hanche.

« Voici un pas de course. Le pied droit vient de poser la pointe la première, ce qui est formellement interdit en marche. Le genou gauche est infléchi, ce qui ne l'est pas moins.

« Autre pas de course, le plus à craindre en course. Le pied qui fait le pas va poser à terre, mais, derrière, le genou gauche fléchi fait se lever le pied gauche et les deux pieds se trouvent ainsi tous deux au-dessus de terre en même temps. »

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE D'AVIRON

Le rideau est baissé sur la saison d'aviron 1903. Nous aurions souhaité une clôture plus brillante, surtout plus digne d'une journée de championnats. Il faut croire que la plupart des rameurs ont remis l'aviron au râtelier et espérer qu'ils le reprendront l'an prochain. Je voudrais pouvoir dire que j'en ai la conviction.

✣ ✣ ✣

Jamais journée de régates, même la plus petite, n'a offert aussi peu d'intérêt que celle-ci. Pas d'organisation, pas de rameurs et... peu de spectateurs. Tel est le bilan des championnats de France, en couple, de 1903. C'est peut-être trop peu!

Est-ce que le sport de l'aviron déclinerait de nouveau?

Non, mais les événements de ces temps derniers n'ont pas été pour exciter les rameurs à s'entraîner, au moins à Paris; et ceux de province, battus en cours de saison dans les épreuves éliminatoires en vue des championnats d'Europe, avaient sans doute abandonné la nage en couple.

Il faut féliciter le jeune Hiser, de la Société Nautique Soissonnaise, de n'avoir pas suivi ce fâcheux exemple. Le voilà champion de France et il est de taille à défendre crânement son titre, surtout si d'Heilly, dont tout le monde a regretté l'abstention, ne court plus en skiff.

Hiser, de la Société Nautique Soissonnaise, vainqueur du Championnat de France en skiff.

Le Championnat de France débutants est resté à M. Henry, co-sociétaire de Hiser, et Vuillier, du Cercle de l'Aviron de Lyon, s'est adjugé le championnat juniors.

Les championnats en périssoire, à deux, à quatre et à huit se sont réduits à un cavalier seul (si je puis m'exprimer ainsi en parlant d'aviron).

Le "Quatre de Couple" donc, a été pour la Société Nautique de la Basse-Seine l'objet d'une victoire facile, tandis que, de son côté, la Société Nautique de la Marne remportait non moins facilement le Double Scull.

Je ne sais pas si tout le monde a fait la même remarque que moi, mais il y a peut-être un peu, beaucoup de champions en aviron, à présent. Si je compte bien, il n'y en a pas moins *de trente-six* tous les ans. J'ai grand'peur que la quantité porte préjudice à la qualité.

Il est bien dommage que l'*Auto* n'ait pu parvenir à organiser son Championnat du Monde, cela nous aurait fait revivre les émotions des championnats d'Argenteuil de si glorieuse mémoire.

Ce sera pour l'an prochain, à moins que les règlements ne viennent encore s'interposer. Satanés règlements!

Edmond Magnez.

Une assemblée orageuse au Touring-Club de France

(Cl. au magnésium.)

Le Touring-Club de France s'installe dans ses meubles. L'assemblée générale, après une vive discussion, a approuvé le projet du Conseil d'administration, tendant à acheter le trop fameux hôtel Humbert, avenue de la Grande-Armée. Cette acquisition, qui ne va pas coûter moins d'un demi-million au T. C. F., sera, en somme, une excellente affaire pour la grande association de touristes et ne diminuera en rien les sommes consacrées par elle aux travaux d'intérêt général. M. Ballif préside, ayant à sa droite MM. Max Vincent, Duchesne, Defer; à sa gauche, MM. de Reinach-Foussemagne, André, Berthelot et Davin de Champclos. Derrière lui, le Dr Marcel Briand, MM. Descubes et J. Berthelot

BLOC-NOTES

CYCLISME

Au T. C. F.

e Touring-Club nous prie de faire savoir qu'à la suite
es demarches, il va être procédé à une amelioration de
haussée du boulevard de Versailles, à Suresnes.
e très mauvais empierrement existait entre la rue de
t-Cloud et le chemin de fer des Moulineaux va être
sformé en un petit pavage sur béton extrêmement rou-
le parties les plus défectueuses situées au delà seront
liorées. Ces travaux vont commencer immédiatement.
1904, la chaussee sera entièrement refaite en empierre-
t neuf au delà du chemin de fer des Moulineaux et
la partie comprise entre la rue de Saint-Cloud et le

GYMNASTIQUE

Le Congrès

61e Congrès de l'Union des Sociétés de Gymnastique
rance se tiendra le samedi 21 novembre à 9 heures du
au Musée social à Paris.
e cérémonie patriotique se prépare pour le lendemain
nche 22 novembre à l'occasion du 30e anniversaire de
ndation de l'Union des Sociétés de Gymnastique de
nce.
après-midi, aura lieu dans la Salle des Fêtes du Troca-
sous la présidence de M. Loubet, la clôture du Congrès
sera suivi de quatre assauts d'escrime dirigés par le
e de Villeneuve, conseiller d'Etat, président de la
été d'Encouragement à l'escrime, et terminé par un
ert.
soir à 8 heures, le banquet. Le général André, minis-
e la Guerre, vient d'en accepter la présidence qui lui
offerte ces jours-ci à Saint-Emilion par M. Cazalet
dent de l'Union.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Pourquoi votre fille est muette

ENCE DU MÉCANICIEN SUR LA DURÉE DES BANDAGES. — LE
RICANT NE DOIT PAS FAIRE UNE REMISE AUX MÉCANICIENS. —
ST LE PATRON QUI DOIT INTÉRESSER LE MÉCANICIEN A LA DURÉE
SES PNEUS.

fait suivant se produit quelquefois.
chauffeur a été pendant de longues années entièrement
fait des pneus Michelin. Presque subitement et sans
apparente, les crevaisons se succèdent, voire les écla-
nts, les toiles pourrissent d'une façon désespérante, etc.,

réclame à Michelin, lequel répond n'en pouvoir mais,
y a manque de soins manifeste, qu'on a roulé
nflé, etc.

Et au reçu de la réponse, le mécanicien sentencieusement déclare : « Vous le voyez bien, Monsieur, Michelin ne veut « pas avoir tort. Mais c'est égal, ses pneus ne valent plus « ce qu'ils ont valu autrefois. Dieu sait combien je les « soigne, et cependant ils ne durent pas la moitié d'avant. « Roulé dégonflé! Mais c'est sa rengaine, c'est une excuse « qu'il cherche, Monsieur sait bien que je sors toujours avec « des pneus bien gonflés et que je rentre de même. Je crois « que, décidément, Monsieur ferait bien d'essayer lui aussi « d'une autre marque »

Et là-dessus, en général, le « Monsieur » saute sur sa plume et en écrit de vertes à Michelin. Il n'y a que lui et son mécanicien qui touchent à sa voiture. On a bien soin de toujours gonfler les pneus à point, il ne comprend pas qu'on puisse user de tels procédés pour excuser la mauvaise qualité d'une fabrication ; il sait bien, au surplus, de quoi il retourne quand une maison se contente de vivre sur sa réputation, etc., etc.

Hélas, Michelin, qui en a bien vu d'autres, sait encore mieux, lui, de quoi il retourne. Et ce qu'il sait bien surtout, c'est que ces crises sont toujours la conséquence d'un refus de remise opposé par lui au mécanicien

Et si vous voulez bien méditer attentivement les termes de la lettre qui suit, *prise entre tant d'autres*, vous verrez que nos pneus crèvent en l'occurrence parce que nous n'avons pas la précaution de les blinder de pièces de cent sous.

Nous n'inventons rien, lisez :

Le G... de X..., le 12 août 1903.

Monsieur Michelin,
Clermont-Ferrand,

« Depuis près de quatre ans, je suis le mécanicien d'une « grande maison bourgeoise, et nous n'employons que vos « pneus, nous avons toujours deux ou trois voitures Panhard, « et un bon mécanicien comme moi vaut mieux pour vous « qu'un mauvais agent, qui, au lieu de vous faire augmenter « votre clientèle, la fait diminuer

« Il est facile aux mécaniciens de faire voir à leurs patrons « et à leurs amis qu'un pneu vaut mieux qu'un autre, et de « leur faire comprendre qu'un agent a intérêt au contraire à « payer ses frais généraux à vendre les pneus sur lesquels « il touche la plus forte commission.

« Je serais donc heureux que vous me répondiez si vous « consentez à me récompenser des soins que je donne à « votre marchandise et des commandes que vous en recevez de « ce fait.

« Un mauvais agent vous aurait fait vendre autant comme « moi je vous ai fait faire des commandes, vous lui auriez « donné le tant pour cent. Je ne vois pas pourquoi vous n'en « feriez pas autant à l'égard des mecaniciens qui le méritent « plus qu'eux.

« Vous n'ignorez pas que la plupart de vos stockistes me « commanderont demain un pneu d'une autre marque si je « leur en donne l'ordre. Ce ne sont la plupart que des trans- « metteurs d'ordres, mais qui ne prêchent pas plus en votre « faveur que pour une autre maison, ils ne décideraient « jamais un client à abandonner un autre pneu pour le « vôtre, s'il lui fait une commande d'une autre maison, il « aura sa commission, ça lui suffit.

« C'est seul au mécanicien qu'appartient cette faveur « d'avoir de la préférence pour un pneu, de le reconnaître « meilleur et d'en prouver la qualité.

« Si vous tenez ma lettre digne d'intérêt, je suis prêt à « vous prouver tout ce que je vous avance et aussi à vous « prouver tous vos pneus que j'ai employés, et alors vous « verrez si je suis un sincère dans ma demande de récompense, « puisque la plupart des commandes que j'ai fait faire ont « été adressées à vous.

« Dans l'attente d'une réponse, agréez, Monsieur, etc.

« Ch. C . . »

Vous avez bien lu, n'est-ce pas? « Il est facile au mécanicien de faire voir à son patron et à ses amis *qu'un pneu vaut mieux qu'un autre* », et il lui est facile aussi *de lui faire abandonner un pneu* pour un autre, parce que « c'est seul au mécanicien qu'appartient cette faveur d'avoir de la préférence pour un pneu, de le reconnaître meilleur *et d'en prouver la qualité* ».

Cela veut dire, en bon français, que la durée du plus excellent des pneus est tout entière entre les mains du mécanicien, et que par un traitement habile et approprié, il lui appartient d'abuser son patron sur la valeur réelle de ses bandages.

(*A suivre.*) MICHELIN ET Cie.

BILLARD

Le Billard au Théâtre

On a vu, l'an dernier, plusieurs théâtres des boulevards mettre un billard sur la scène : dans la *Châtelaine*, on parlait tout le temps du noble jeu; à l'Athénée, une salle de billard servait de cadre à l'une des scènes du « Cadre »; au Nouveau-Cirque, dans une pantomime fort goûtée, les désopilants Footit et Chocolat se livraient à des acrobaties d'une haute bouffonnerie sur un billard qui craquait désespérément. C'était l'envahissement du théâtre par le billard.

Il paraît que le noble jeu est aussi bien dans le goût des acteurs que dans le goût des auteurs car on trouve de splendides tables Brunswick dans de princières demeures d'artistes : au château de Craig-Ynos, en Ecosse, chez la grande cantatrice qui a nom Adelina Patti, et aussi près de Varsovie, dans le château de Jean de Rezské, que l'on sait aussi bon sportsman qu'incomparable artiste.

Quand donc verrons-nous un comédien en renom abandonner la rampe pour se consacrer exclusivement au jeu du carambolage? Le billard est si absorbant maintenant que l'on peut s'attendre à tout. COUNT REDDEER.

FINANCE

L'étranger

C'est lui qui, pour le moment, domine notre marché. Parce que les places de Londres et de New-York ont une situation monétaire assez tendue, la nôtre reste sans affaires, ou plutôt elle sert d'exutoire aux Anglais et aux Americains qui vendent ici tout ce qu'ils peuvent, engendrant ainsi une baisse quasi générale.

Elle n'atteint point, pourtant, les deux groupes turc et espagnol. Dans le premier, la nouvelle rente unifiée 4 o/o paraît tentante à nombre de capitalistes, et les impôts dont elle est l'objet, la porteront probablement à un niveau plus élevé. Dans le second, l'Extérieure et les Turcs remboursables ont de ter se trouvent très favorisés par la baisse constante du change. C'est là seulement que quelque reprise est perceptible. Partout autre part, on se morfond et on se nourrit de l'espoir que l'Angleterre et l'Amérique, quand elles seront sorties de leurs embarras financiers, nous feront sortir, à notre tour, du marasme où elles nous ont plongé.

C. LEVI

PATINAGE

On annonce la prochaine réouverture du *Palais de la Glace* des Champs-Elysées. Les amateurs de patinage vont donc pouvoir se livrer bientôt à leur sport favori. On parle de nouvelles améliorations apportées dans le fonctionnement de cet établissement.

BIBLIOGRAPHIE

Police de la chasse. — Code rural et droit civil.

La **Police de la Chasse** qui vient de paraître est un petit fascicule (une centaine de pages in-8°) extrait d'un ouvrage de M. Watrin intitulé : **Code rural et Droit civil**. La modicité du prix de ce fascicule le met à la portée de tout le monde et les chasseurs pourront se procurer à bon marché sur leurs droits et leurs obligations.

Le **Code rural** (*texte et commentaire*) **et Droit civil** dont ce fascicule est extrait est au contraire un ouvrage complet (1,650 pages in-8°) comprenant : des *Notions de Droit civil*; le *Régime du sol* (Voirie, *Vaine pâture*, *Vices rédhibitoires*, *Servitudes*, etc.), le *Régime des eaux*, *Police rurale*, puis l'*Expropriation*, le *Louage des domestiques et ouvriers*, les *Accidents du travail* (Loi de 1898), les *Sociétés*, les *Syndicats*, etc., les *Assurances*, la *Réglementation du travail*, les *Etablissements insalubres*, la *Police de la chasse*, les *Impôts*, les *Usages locaux*; enfin tout ce qui intéresse particulièrement les populations rurales.

M. Mazeau, président honoraire de la Cour de Cassation, en a écrit la *Préface* et M. le Ministre de l'Agriculture l'a honoré de deux souscriptions.

La seconde édition de ce livre, de 1903, a une importance *double* de la première.

L'ouvrage est universellement recommandé. Il est dû à M. Mazeau, écrit avec « méthode, précision et clarté d'après le grand *Répertoire périodique de Dalloz* et le *Dictionnaire générale d'administration*, il constitue une « **Encyclopédie de législation rurale et de Droit usuel** ».

Il a sa place toute désignée dans les bibliothèques des mairies et dans la maison du propriétaire rural et du fermier.

Prix, 1 fr. 50 — 12 francs l'ouvrage complet.

COMMENT DEVENIR FORT
par J. DE LERNE, avec préface de GABRIEL BONNOT
1 volume..... **3.50**
En vente à notre Salle d'Exposition,
9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-Chaussée)

Les Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

0 FR. 75 la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : **1 fr. 50** *la ligne.*

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone : 283-41.

assurance contre les accidents, pour être bien
, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con-
tent pleine et entière garantie, doit être faite
beaucoup de soins, et demande le concours
pécialistes rompus à la confection des con-
qui constituent cette garantie.
n'il s'agisse d'assurances automobiles, de che-
et voitures, ou d'assurances individuelles, la
ce souscrite ne vaut que par les clauses y ins-
, clauses qui varient à l'infini suivant les

Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout,
ris, se chargent de toutes les assurances en
ral, et tout particulièrement des assurances
tives pour lesquelles elles se sont spéciali-

us les sportsmen qui voudront être bien assu-
et ne pas payer des primes exagérées feront
bien de s'adresser aux **Assurances Spé**
es, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donne-
toute satisfaction.
ur demande, les **Assurances Spéciales** en-
nt donner verbalement toutes les explications
s.
ur donner rendez-vous, écrire ou téléphoner
83-41.

AUTOMOBILES

Voiture électrique de la Société des voi-
ures électromobiles, landaulet 4 places en
ait état de marche, carrosserie en parfait état
ndre au prix de 4.000 francs, visible au Pa-
de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (2032)

endre, PANHARD-LEVASSOR, 24 chx, ton.
ANHARD-LEVASSOR, 12 chx, double-
naéton.
HARD-LEVASSOR, 8 chx, tonneau.
HARD-LEVASSOR, 12 chx, 2 allumages
ues égales, ton., dais et glace, état de neuf.
EMENT, 8 chx, tonneau.
EMENT, 5 chx, tonneau.
Loste, 37, r. Brunel. Tél. 555-43. (01171)

vendre, voiturette de Boisse, en très bon
état. Willocq, Neuilly-Plaisance. (2033)

Magnifique Occasion. Panhard 10 chx 1903, carburateur Krebs, état de neuf : 12.500 fr. *Garage Central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre).* Téléphone : 307-52. (01172)

Tri de Dion, 2 chx 1/2, culos à eau, carburat. Longuemare, parfait état, 450 fr. Voit. remorque Vinet, 2 pl., 150 fr. Pouplier, 58, rue Greneta. (01173)

Cause fin vacances, quadri Perfecta, mot. Aster 4 chx. complet à eau, chang. vit. Borier, parfait état, acheté juillet 1903, nombreux accessoires. 1.200 fr., Dupoux, notaire, Barjac (Gard) (01174)

Tri de Dion 1 3/4, état de neuf, 300 fr., 34, rue Sainte-Anne. (01175)

A saisir. Vendre cause fin vacances quadr. Perfecta, mot. Aster 4 ch., circul. compl. chang vitesse Borier, monte partout, achetée juillet 1903 Prix 1300. Dupoux, notaire, Barjac (Gard). (2034)

Tonneau Renault, 10 chevaux, sorti neuf usine juin dernier, excellente occasion, état et marche parfaits. Sylvain Mouliot, à Géronce, près Oloron. (01176)

CARTES POSTALES

J. Sourd, 2, rue Sonsois, Châtillon-sur-Seine (Côte-d'Or), échange cartes, timbre côte vue avec tous pays. (01177)

Allegre, 39, boulevard Sylvain-Dumon, Agen, échange cartes. (01178)

DIVERS

A vendre, collection complète *Vie au Grand Air*, faire offres. Delon, 25, rue Nollet, Paris. (01179)

Tourisme. Voyageur voudrait s'entendre avec touriste pour tour d'Europe en roulotte automobile, durée minimum : 1 an, participation égale; écrire *Vie au Grand Air.* (01180)

Echos

VICHY-ETAT

Les effets d'une eau minérale varient suivant la source employée, aussi faut-il toujours se méfier des substitutions qui consistent à proposer une source à la place d'une autre, parce qu'elle donne plus de bénéfices. Les habitués de Vichy le savent bien, aussi ont-ils soin de ne pas demander Eau de Vichy seulement, mais de toujours désigner la source Vichy-Célestins ou Vichy-Grande-Grille ou Vichy-Hôpital, dont le puisement et l'embouteillage sont contrôlés par l'Etat.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

VENTE
au Palais de justice, à Paris, le 21 octobre 1903, à 2 heures.
PROPRIETE A PARIS
AVENUE DU MAINE, Nos 78 et 80
et RUE VERCINGETORIX, Nos 2 et 4
(14e arrondissement)
Superficie : 1.309 m. 50 environ.
Revenu net : 16.000 francs environ.
Mise à prix : 160.000 francs.
S'adresser :
1° à Me DELARUE, avoué à Paris, 51, rue de Miromesnil;
2° à Me MIGNON, avoué à Paris, 191, rue Saint-Honoré.

VENTE au Palais de Justice, à Paris, sur surenchère du sixième,
Jeudi 22 octobre 1903, à deux heures
PROPRIETE A ASNIERES
(Seine), rue du Château, 20, et
QUAI D'ASNIERES 97
Contenance, 4.595 mètres environ.
Mise à prix : 58.392 francs
S'adresser : 1° à Me FÉLIX MANCEAU, avoué à la vente, 10, rue de Montpensier;
2° et à Me PASSION, avoué.

CHEMINS DE FER

CHEMINS DE FER DU NORD ET DU SOUTH EASTERN & CHATHAM

Paris à Londres en 7 heures.
Services Rapides, Quotidiens, de la Malle
Départs de Paris-Nord à
8 h. 30 *m.* — 9 h. 45 *m.* — 11 h. 35 *m.* — 4 h. *s.* — 8 h. 0 *s.*
Traversée maritime env. 1 heure
Pour prix des places et renseignements, s'adresser à l'Agence de la Compagnie, 30, Boulevard des Italiens, ou à la Gare du Nord.

RADIOGRAPHIE RADIGUET
13 et 15, boulevard des Filles-du-Calvaire, Paris

Imp. de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard Paris. — L. BOUCHARDEAU, directeur.

Le Gérant : JARRIGE.